Cena egzempl. 50 groszy

CZASOPISMO

DWUTYGODNIK ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK VI | Lwów, sierpień 1930 | ZESZYT 14-15 (70-71)

ZATOR AWANSOWY

Leżą przed nami Dzienniki Zarządzeń Dyrekcyj Okr. Ko'ei całej Polski, zawierające awanse pracowników z ważnością od 1 lipca b. r.

Smutne to wydawnictwo. Zapały oszczędnościowe naszego nieprzedsiębiorczego przedsiębiorstwa wylazły na kilka stron bitego pisma i zmuszają wszystkich do różnorodnych refleksyj. I system zły i zło doprowadzone do systemu. Ponadto awanse są wyjątkowo skąpe. Sumarycznie na marginesie awansów napierają się następujące uwagi:

Był w Polsce czas improwizacyj, gdy naród, upojony radością swej państwowej chaty, pragnął każdą rzecz zmienić, zmodernizować, ulepszyć, świat cały sobą zadziwić. Uczucie to właściwe jest wszystkim młodym organizacjom społecznym i w rezultacie doprowadziło w wielu historycznych wypadkach do narodzenia wydarzeń epokowych, które były wianem, jakie młode państwa wnosiły do rodziny współczesnych państw cywilizowanych.

I u nas Polsce po odbudowie Niepodległości, na kartach historji zapisało się wiele dodatnich czynów młodzieńczych. Trudno o tem pisać, gdyż nawet historyk pewną część wydarzeń nie śmie nazwać po imieniu, z tej prostej przyczyny, że wrodzona polska swarliwość, nawet tego rodzaju bezstronny występ chciałaby ucharakteryzować politycznie, chciałaby wmówić mu barwę, której niema, a o czem dopiero ogół przekona się z perspektywy dziejów.

Nie dalekie są też wypadki, ze sprawa zapoczątkowana młodzieńczym rozmachem, przemienia się z czasem w przyzwyczajenie, skostniały szablon. Po wodem tego jest bezsprzecznie reguła, że usiłowanie zawarcia entuzjazmu i improwizacji w paragrafy schematy i inne prawnicze sanctuarja, prawie zawsze paczy myśl samą, tamuje rozwój sprawy, tak że w okowach formalistyki ginie rdzeń i założenie myśli.

W odniesieniu do naszego małego świata kolejowego, mieliśmy możność zaobserwowania wszystkich ujemnych i dodatnich stron improwizacyjnego rozmachu naszego młodego Państwa.

Rezultaty są rozmaite złe i dobre, małe i wielkie. Są sprawy piękne w założeniu, poczwarne w wykonaniu. Są piękne myśli, uginające się pod ciężarem paragrafów i przesłonięte taką ilością osławionych „Rozporządzeń", że trudno dopatrzyć się celowości i logiki projektodawcy.

Poruszenienie tych spraw musiałoby zająć szereg artykułów naszego pisma. W wielu też miejscach naszego drukowego organu przebija się bunt przeciw temu co jest, przeciw pogrzebaniu pomysłów i spraw, które mogłyby na lepsze tory wprowadzić kolejnictwo polskie.

W dzisiejszym artykule zajmę się kwestją awansową, dotykającą boleśnie szeroki ogół kolegów. I to poruszę ją z punktu widzenia kolegów młodszych, niejako optymistycznie.

Powstające państwo wprowadziło we wszystkich dzielnicach awans w grupach uposażenia w zależności od zajmowanych stanowisk, pozostawiając szczeblowanie, a więc pewien awans automatyczny. Wychodzono przytem ze stanowiska, słusznego w założeniu, że pracownik nawet młody latami służby, winien otrzymać wyższą grupę płac, o ile zajmuje trwale stanowisko, normowane na wyższą grupę uposażenia,

Dano przy tej sposobności głos fałszywej demokracji i przy przegrupowaniach nie zwracano uwagi na wykształcenie awansowanych, lecz czas jakiś podwyższono grupy wszystkich, których można było podciągnąć pod system stanowisk.

Nie obeszło się bez przysłowiowego „ale". Przez czas awansów w/g tego systemu przemycono do wyższych grup uposażeniowych również i takie jednostki, które nie mogły wykazać się ani stanowiskiem, a wykształcenie których było problematyczne. W każdym razie zanotować można zawrotne karjery na terytorjach, gdzie kolejnictwo tworzono. Jestem do tego rodzaju awansów usposobiony przychylnie, nawet gdyby to miało nie zgadzać się z opinją większości Związkowców. Przyczyną tego przedewszystkiem jest chęć pochwały rzeczy nowej, która miała zachęcić personel kolejowy do wysiłków organizacyjnych zdala od najbliższych rodzin. Ponadto ludzie energiczni, depcący systematycznie wszczepianą dzielnicowość i udający się na posterunki pracy zawodowej, gdzie młode Państwo mie miało kwalifikowanych sił do pracy, słusznie zostali nagrodzeni za osobistą odwagę, za wymianę polskiego materjału ludzkiego na ziemiach trzech zaborców.

Ale patrzmy co dalej się dzieje. System stanowisk daje wolną rękę protekcji. Prócz jednostek rzeczywiście dzielnych i zdolnych awansowano również i ludzi małowartościowych. W wielu też wypadkach względy polityczne dały jednym ludziom wyższe stanowisko i awans, innym dały awans bez stanowiska. Na ucho mówi się, że swoich trzeba popierać, przyczem swoim był materjał najróżnorodniejszy, zależnie od partykularza dyrekcyjnego.

Nastaje następnie czas, który nazwałem na wstępie zapałem oszczędnościowym. To jest nie zapał lecz obłęd oszczędnościowy. Minimalna bowiem uwaga zwrócona jest na nowe źródła zarobku, a oszczędności chce się osiągnąć tylko ze szkodą personelu przez obcinanie przyznanych już praw.

Odnośnie spraw, związanych z awansowaniem oszczędność zapisała się redukcją normowanych stanowisk tak pod względem ilości, jak i wysokości zaliczenia. Działająca w dyrekcjach komisja MK. z nadzwyczajną bezwzględnością przystąpiła do urzędowania. Zniżono klasę stacji, zniżono ilości stanowisk. W rezultacie spadła ilość stanowisk wszystkich rodzajów służby. Ponieważ nasz praktykant otrzymuje niejako automatycznie IX grupę uposażeń, możemy mniejszą uwagę poświęcać zasadniczemu zaliczeniu podczas etatowania. Ale i tu przez zmniejszenie ilości stanowisk, widoki awansowe praktykantów znacznie zepsuły się.

Martyrologja awansowa zaczyna się właściwie od VIII grupy uposażenia.

I zanotować trzeba niejeden wypadek, że pracownik z wykształceniem średniem, zatrudniony w służbie dyżurnego ruchu na stacji I klasy, nie może otrzymać VIII gr. uposażenia, chociaż posiada potrzebną kwalifikację, złożone egzamina w pełnym zakresie i normowane stanowisko zajmuje od kilku lat.

M. K. uśmiechnęło się do nas wprawdzie nowem zaliczeniem stanowisk z okazji preliminarza budżetowego na rok 1931/32 i wprowadziło właściwą nazwę dla naczelników większych stacyj przewidując dla nich VI, a dla zastępców VII grupę uposażenia, jednakowoż ogólnie biorąc widoki awansowe są minimalne, z powodu przepełnienia wyższych grup płacy.

Pokrzywdzono na linji dyżurnych ruchu, taksatorów, kasjerów stacyjnych i towarowych, a interpelujący otrzymują odpowiedź, że awansowanie w przyszłości napotyka przeszkody w postaci przepełnienia poszczególnych grup awansowych.

Podobna sytuacja istnieje i w centrali dyrekcyjnej, gdzie zajmowanie stanowiska nie może pociągnąć za sobą przegrupowania, ponieważ wyższe grupy zapełnione są ponad obciętą ilość przyznanych etatów.

Do bałaganu przyczynia się również i ta okoliczność, że czasami tworzą się miejsca w centrali dyrekcyjnej, przedtem natomiast szybciej awansowano na linji, kosztem równorzędnych pracowników centrali.

W sposób ten powstał istny zator awansowy, który naturalną koleją rzeczy powstrzyma awanse na dłuższy okres czasu. Wstrzymanie awansów wywoła niebawem zanik chęci do pracy, zobojętnienie, które odbije się na dochodowości przedsiębiorstwa, a zarząd jego napewne wymyśli nowy system oszczędnościowy, zawsze na niekorzyść personelu.

Wytworzona sytuacja przemawia za rewizją systemu awansowego.

Zgodnie z duchem nowych czasów bezwątpienia należałoby przyznać dzielnym jednostkom awans poza kolejnością. Zasadniczo jednak z obecnego bagna może nas wyprowadzić tylko awans automatyczny w grupach uposażeń. Przedewszystkiem w czasie przejściowym należałoby doraźnie naprawić krzywdę, wyrządzoną pracownikom zajmującym wyższe stanowiska bez oglądania się na etaty, przepełnione z winy niechlujnej protekcji władz dyrekcyjnych i z winy zapędów oszczędnościowych M. K. Następnie należałoby powrócić do systemu awansów automatycznych i zapewnić wzorowym i niekaranym pracownikom możność osiągania wyższych płac, nawet, gdy niemogą bez własnej winy objąć wyżej systemizowanego stanowiska.

Kolejnictwo jest organizacją żywą, musi działać sprawnie. Czy można, zwalczając inne zatory, pozostawić zator awansowy.

Rolleiflex.

Przy otrzymywaniu poborów sprawdź, czy potrącono Ci wkładkę do Z. U. P., gdyż tylko członek, niemający przerw w opłatach, korzysta ze świadczeń Związkowych.

Materjał wnioskowy VII Walnego Zjazdu del. Z. U. P.

Na ostatnim Walnym Zjeździe Delegatów ZUP. w Gdyni, szczególnie Komisja wnioskowa Zjazdu miała niewątpliwie ogromną pracę przy rozpatrywaniu i formowaniu zgórą stu wniosków, jakie wpływały z Kół miejscowych Związku. Wnioski te przedrukowano według ich istotnego brzmienia wzgl. treści w „Czasopiśmie" zeszyt 12—13 (68-69) za lipiec 930, teksty natomiast, ujmujące uzasadnienia wniosków, będą służyć Zarządowi Głównemu za podstawę oparcia do wystąpień, wobec miarodajnych czynników. Piszemy o tem dla celów informacyjnych, ponieważ wielu kolegów, którzy zadali sobie sporo trudu nad opracowaniem i szerokiem umotywowaniem pewnych wniosków, znajdują je w „Czasopiśmie" w nader krótkiej redakcji.

Komisja wnioskowa podzieliła materjał swój zasadniczo na 2 kategorje, a mianowicie:

Wnioski od 81-120 (czyli łącznie wniosków 40) są tego rodzaju, tak słuszne i w każdym kierunku ustalone, że nie zachodzi już potrzeba dalszych prac nad niemi. ale Zarząd Gł. ma je możliwie najrychlej przedłożyć wprost do Min. Komunikacji z odpowiednią motywacją oraz czuwać nad ich zrealizowaniem.

Wnioski natomiast od 1-80 wymagają jeszcze należytego obrobienia i uporządkowania, poczem dopiero Zarząd Główny rozstrzygnie, które z nich wypadnie przedstawić MK., które zaś poszczególnym Dyrekcjom do rozważenia i załatwienia.

Rozumie się, iż prócz drogi memorjałowej, Zarząd Gł. — stosownie do wyrażonego żądania Zjazdu Delegatów — będzie posługiwał się bezpośrednią interwencją osobistą członków Wydziału Wyk. w wystąpieniach do Władz.

Poza tem materjał wnioskowy reprezentuje całokształt postulatów, misternie i skwapliwie zebranych z codziennego życia społeczno-zawodowego, z jego szarzyzny, niedoli, a fakt, że przecież aż tyle wniosków się znalazło, świadczy z jednej strony o pełnej świadomości i znajomości różnorodnych braków w naszem kolejnictwie, z drugiej znowu o dużem brzemieniu żalu i niezadowolenia wśród personelu z powodu uporczywego odkładania wzgl. pomijania przez miarodajne czynniki realizacji najbardziej usprawiedliwionych żądań. Ten poprostu kapitał goryczy rośnie z roku na rok, z chwili na chwilę coraz więcej i z konieczności musi budzić bynajmniej niewesołe refleksje na przyszłość.

Przy nieco szczegółowej ocenie wnioskowego materjału należy zauważyć, iż ujmuje on przedewszystkiem kwestje ogólne zasadniczej natury, jak np. postulaty odnośnie pragmatyki, uposażenia, zaopatrzenia emerytalnego, a dalej porusza zagadnienia przeszerogowania i obsady stanowisk, czasu pracy, urlopów, rozmaitych premij i dodatków, kompetencyj służbowych, kwalifikacyj, usprawnienia samej służby jako takiej i t. d. — słowem wszystkie przejawy kolejarskiego życia urzędniczego.

Warto wkońcu poświęcić parę słów sprawie możliwości urzeczywistnienia takiej masy żądań. Ściśle mówiąc, to przygniatający procent owych postulatów winien już oddawna znajdować się poza nawiasem rzeczy niezałatwionych — cóż kiedy tak się niestety stosunki dla pracowników państwowych w Polsce układają, że zamiast ma im być lepiej, dzieje się stale gorzej, iż potrzeba 100 razy o jedno i to samo prosić, aby po raz 101-szy ponowić również bezskutecznie prośbę. Dziwne chyba fatum prześladuje dotyczących biedaków, że formalnie nie da się ruszyć z miejsca, by ulżyć czarnej doli inteligencji urzędniczej, smaganej bezustannie i bezlitośnie batem nędzy od momentu odrodzenia Ojczyzny.

W identycznem położeniu tkwi od lat kolejowa inteligencja urzędnicza, osobliwie zaś pracownicy z wykształceniem średniem, z maturą. Naciska się na nich z góry i z dołu, a ponadto kurczy się planowo pod każdym względem ich stan posiadania. I właśnie w owej świadomej tendencji dyskwalifikowania i deprecjonowania walorów naszej pracy w zawodzie, przygotowania do niej ogólnego i fachowego, niedoceniania zbiorowego indywidualizmu pracowników kolejowych ze średniemi studjami, należy dopatrywać się chronicznej odmowy tego, czego słusznie żądamy. Jak coś kosztuje, to się powiada, iż nie ma na to pieniędzy, o ile coś innego nie wymaga kosztów, daje się nam po krzyżach „względami zasadniczemi" albo nareszcie nie wyłuszcza się powodów, dlaczego odmówiono.

Oto tak wygląda zażarta walka o byt, „ludzka" konkurencja nawet w sferach inteligencji, według czego wypada też uzmysłowić sobie, jakie widoki powodzenia mogą posiadać grube dziesiątki wysuwanych przez Z. U. P. postulatów. „Homo homini lupus" ta stara rzymska zasada wywrze niemały wpływ na losy sporej ilości żądań Zarządu Gł., co jednak w niczem ani na chwilę nie powinno osłabiać siły i tempa zabiegów i walki Związku o lepsze i jasne jutro.

Świadomością o słuszności sprawy i wytrwałością w walce.. zwyciężymy!

KOM-TUR

Energiczna redakcja „Przeglądu Komunikacyjnego" uzyskała wywiad od P. Ministra Komunikacji, który popozwalamy sobie poniżej w streszczeniu zareprodukować aby cenne uwagi Pana Ministra zachęciły Kolegów do zwiedzania Wystawy i pozwoliły nam z większą ochotą wrócić do pracy, po odświeżeniu wiadomości i zapoznaniu się z rozwojem kolejnictwa.

Pan Minister mówił, między innemi:

„Radbym, aby zainteresowanie się było jak największe, a rozbudzenie tego zainteresowania to jedno z najważniejszych zadań prasy. Tak jak powszechną Wystawę Krajową zwiedziła cała niemal Polska, tak też pragnąłbym gorąco, aby i międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki przepuściła przez tereny setki tysięcy zwiedzających. Charakter tegorocznej Wystawy będzie się zasadniczo różnił od P. W. K. Podczas, gdy powszechna Wystawa Kra-

jowa przedstawiła społeczeństwu i zagranicy wysiłek i rozwój Odrodzonej Polski w ciągu pierwszego dziesięciolecia i była Wystawą krajową, Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki, jak już to wskazuje jej sama nazwa, zgromadzi jako wystawców kilkanaście państw obcych. W tych warunkach zainteresowanie zagranicy Wystawą jest ogromne, a w związku z tem zrozumiałą jest rzeczą, jakie wielkie walory propagandowe dla Polski przedstawia tegoroczna Wystawa Poznańska.

Wystawę zwiedzi cały szereg przedstawicieli Rządów państw obcych. Będziemy gościć w Poznaniu kilku ministrów komunikacji i robót publicznych, przybędzie na Wystawę kilku dyrektorów zagranicznych przedsiębiorstw komunikacyjnych, a przyjazd tych miłych gości wywrze, jak przypuszczam, odpowiedni wpływ na zainteresowanie się Wystawą kół zagranicznych. Już choćby zwiedzenie Wystawy przez kilkuset uczestników Międzynarodowego Kongresu Komunikacyjnego, który miał miejsce w Warszawie, jest dużym sukcesem.

Dział kolejowy jest bardzo obszerny i przypomina w fragmentach pokaz Ministerstwa Komunikacji na Powszechnej Wystawie Krajowej. Rzecz jasna, iż ze względu na specjalny charakter Wystawy niektóre działy zostały rozszerzone a przedewszystkiem dział turystyki kolejowej, a inne znów zwężone lub całkiem usunięte. Tego roku pod skrzydła Ministerstwa Komunikacji schronił się i przemysł lotniczy, który pokaz swój urządził w pawilonie, gdzie znajdzie odbicie również i działalność polskiego cywilnego lotnictwa.

Co do wyników to uważam, iż organizowanie Wystaw co pewien czas jest rzeczą niezmiernie pożyteczną, gdyż stawia przed oczy całego społeczeństwa rezultaty pracy w różnych dziedzinach, przedstawione w sposób plastyczny i zrozumiały dla każdego. Wystawy posiadają olbrzymie znaczenie dydaktyczne, a z drugiej strony są zachętą do dalszej pracy i ważnym bodźcem, który jest od czasu do czasu społeczeństwu tak bardzo potrzebny. Wystawa staje się ośrodkiem zainteresowania całego kraju. Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki będzie miała, mojem zdaniem, tę dużą zasługę, że zwróci uwagę społeczeństwa polskiego na olbrzymie znaczenie turystyki i zagadnień z nią związanych, które u nas są może jeszcze w wielu przypadkach niedoceniane. Porównanie Polski pod tym względem z zagranicą nauczy nas wiele i pobudzi do wysiłku w tym kierunku zwłaszcza, że warunki naturalne posiadamy odpowiednie i Polska w najbliższej przyszłości może się stać krajem typowo turystycznym, ściągającym liczne rzesze turystów z zagranicy. Rzecz jasna, że trzeba na to szeregu lat pracy i pieniędzy. Wierzę jednak, iż przy usilnej i konsekwentnej pracy da się zrobić wiele I właśnie zwrócenie uwagi na zagadnienia turystyczne, to będzie według mego przekonania największą zasługą tegorocznej wystawy".

KONWENCJE KOLEJOWE POLSKI

W dniu 11. lipca b. r. zakończyła obrady polsko-niemiecka konferencja taryfowa w Dreźnie, która zajmowała się sprawą bezpośredniej komunikacji osobowej, bagażowej i eksportowej między Polską a Niemcami.

Nowa taryfa osobowa i bagażowa wejdzie w życie 1. listopada b. r., eksportowa z dniem 1 września 1930.

Według postanowień nowej taryfy, komunikacja między Polską a Niemcami odbywać się będzie nietylko przez bezpośrednie przejście granicy, ale też tranzytem przez Czechosłowację i Austrję. Rozszerzenie tej komunikacji nastąpiło na wniosek przedstawicieli P. K. P., celem zadośćuczynienia życzeniom publiczności, podróżującej z Polski do południowych Niemiec. Dotychczas bowiem z powodu braku odpowiedniej taryfy nie można było tym szlakiem wygodnie podróżować.

Pozatem przewidziano szereg ułatwień w dziedzinie bagażowej i eksportowej.

Jako jedno z najważniejszych ułatwień należy wymienić wprowadzenie ulg dla grup podróżnych od 25 osób.

Nadto zaprowadzono w komunikacji bezpośredniej Polska—Niemcy ulgi przejazdowe dla młodzieży, kształcącej się w większych zakładach, oraz dla grup robotników rolnych.

Zgodzono się także na przewóz bagażu bez okazywania biletu, co ma szczególne znaczenie dla osób, korzystających z komunikacji lotniczej.

Prace, związane z ostatecznem wygotowaniem będących w mowie taryf, prowadzi specjalna komisja urzędników polskich i niemieckich i wykona je na czas, by taryfy mogły wejść w życie w terminach, wyżej określonych.

* * *

Na ostatnio odbytej w Berlinie konferencji kolejowej w sprawie komunikacji towarowej niemiecko-litewsko-łotewsko-estońskiej powzięto szereg ważnych decyzyj celem usprawnienia tej komunikacji.

M. i. uchwalono rozciągnąć komunikację na koleje niemieckie, położone poza obrębem Prus Wschodnich i włączenie do niej kolei polskich.

* * *

W Lindau rozpoczęły się obrady komisji kolejowej dla opracowania nowego wydania taryfy towarowej niemiecko-polsko-sowieckiej.

* * *

W dniu 10. lipca b. r. ukończyły obrady w Wiedniu dwie konferencje kolejowe: czesko sowiecka i austrjacko sowiecka.

W obu tych konferencjach brali udział przedstawiciele Zarządu P. K. P. gdyż chodzi tutaj o ustalenie sprawy transportów, tranzytowanych przez Polskę.

W toku obrad uchwalono obie komunikacje połączyć w jedną i opracować dla nich wspólną taryfę bezpośrednią.

Prace komisji w tej sprawie rozpoczną się w październiku b. r.

A zatem praca nad tworzeniem zagranicznych taryf wre w całej pełni. Rozumie się, kosztuje to grube pieniądze, bo tylu komisjom trzeba płacić sute djety przez długie lata, a tymczasem w życiu handlowo-gospodarczym panuje przeciągły zastój.

Należałoby nareszcie przyspieszyć i wykończyć prace nad sformowaniem wszelkich taryf w stosunkach z innemi państwami i zacząć normalny ruch kolejowy z sąsiadami.

Wówczas kraj przekona się o doniosłości tak dzisiaj kosztownych bo bezustannych, konferencyj kolejowych.

Potrzeba tylko raz ruszyć z miejsca, nawiązać czemprędzej życie handlowe z zagranicą, obudzić je i ożywić na wewnątrz i na zewnątrz.

Wtedy dopiero może być lepiej.

KOMERCJALIZACJA

Ostatniemi czasy zarówno codzienna prasa, zwłaszcza polityczna, jak i fachowe pisma gospodarcze poświęciły sprawie komercjalizacji kolejnictwa w Polsce mniej lub więcej krytyczne uwagi. Pozostawało to w styczności z obradami Państwowej Rady Kolejowej, doradczego organu Ministerstwa Komunikacji, która umieściła na dziennym porządku posiedzeń z czerwca b. r., zagadnienie komercjalizacji polskich kolei.

Znamienne spostrzeżenia i zapatrywania wypowiada na powyższy temat „Kolejarz Związkowiec“, oganu Związku Zawodowego pracowników kolejowych Rzeczyp.—Polskiej w nr. 18. i 19. tego pisma, co pragniemy podać kolegom w obszerniejszem streszczeniu do wiadomości, ponieważ rzecz sama musi nas żywo interesować.

Otóż „Kolejarz Związkowiec“ przypomina na wstępie, że fakt przemianowania prezesów D. K. P. na dyrektorów kolejowych, jak również wprowadzenia w lipcu u r. w drodze administracyjnej, zamiast ustawodawczej i przepisów służbowych i emerytalnych dla etatowych pracowników P. K. P., oznaczał według twierdzenia prasy rządowego kierunku, początek kormelizacji kolei. Pod pozorem skomercjalizowania kolejnictwa narzucono też masom kolejarskim jednostronnie pragmatykę, a mniejsza o komercjalizację. Bo właściwym celem danych rozporządzeń było nagłe zaskoczenie kolejarzy przepisami służbowemi, któreby trzymały ich w ustawicznem lęku o stanowiska i odebrały im w ten sposób zupełną swobodę ruchów. Był to zatem cel czysto polityczny na co najwymowniejszy dowód w myśl twierdzenia Kolejarza Związkowca — stanowi właśnie... — „to, co obecnie wyprawia się z kolejarzami“.

Po takim wstępie autor odnośnego artykułu stara się podkreślić stanowisko mas kolejarskich w sprawie komercjalizacji, albowiem kolejarski ogół ma tu także coś do powiedzenia, choćby tylko przez sam fakt, iż ruch kolejowy zależy od pełnienia służby przez pracowników kolejowych.

W komercjalizacji kolei, a raczej w sposobie jej przeprowadzenia i w formie jaką ona przybierze, zainteresowanych jak więcej czynników.

Przedewszystkiem więc ogólny interes państwa, jako całości, dla którego koleje przedstawiają pierwszorzędne narzędzie obrony przed wszelkim atakiem zzewnątrz.

Następnie idzie o zagadnienia gospodarczego życia, gdyż rozwój jego zawisł w znacznej mierze od należytej rozbudowy i sprawności kolejnictwa, tudzież od kosztów przewozu, a zatem od taryfowej polityki stosowanej przez kolej.

Z identycznego względu kolejnictwo wywiera duży wpływ na podniesienie się ogólnej kultury kraju.

W dalszym ciągu i masy kolejarskie muszą widzieć bardzo konkretnie zainteresowanie w komercjalizacji PKP. i nie pozwolą, by komercjalizacja i wogóle przebudowa struktury kolejnictwa, miała dokonać się ponad głowami i wbrew interesom pracowników kolejowych, czyli wprost ich kosztem. Komercjalizacją P. K. P. zajmuje się bowiem żywo kapitał prywatny. Kolej też potrzebuje — co prawda — dopływu kapitału w formie długoterminowego kredytu, na odpowiednich warunkach. przy godziwej stopie procentowej zwłaszcza na przeistoczenie się na samoistne przedsiębiorstwo na zasadach handlowych. Ale obcy kapitał może wejść do naszego kolejnictwa, z zyskiem dla siebie, zawsze tylko w charakterze środka pomocniczego nigdy jednak celem oddania P. K. P. na łup spekulantów wierzycieli.

Doświadczenie wszakże uczy, że prywatnego kapitału nie kieruje się tutaj żadnemi „sentymentami“ i gdy sprawa komercjalizacji stanie na porządku dziennym, niewątpliwie zlecą się zewsząd spekulanci kapitalistyczni, zawsze i wszędzie uważający kolejnictwo za obfity dla siebie żer. Zachodzi poprostu obawa, że t. zw. „Lewitan“ i różni zagraniczni „kandydaci“ do dobrego geszeftu kosztem polskiego kolejnictwa, będą czynić wszystko, co możliwe aby przy ewentualnej „komercjalizacji“ upiec własną pieczeń, chociażby ze szkodą kraju i kolejarzy. Byleby udało się dotyczącym stworzyć pozory iż cała ta „transakcja“ nie znajduje się w sprzeczności z interesem, jaki do kolejnictwa przywiązuje szczególnie wojskowość. Z krajem ludnością, a specjalnie z pracownikami kolejowymi panowie ci najmniej się liczą.

Na te wszystkie możliwości i niebezpieczeństwa jedna istnieje przedewszystniem rada:

Właścicielem kolei jest Państwo, kolej to wielki majątek całego narodu. Majątkiem tym może przeto dysponować jedynie naród wzgl. jego pełnomocnik, t. j. Sejm polski. Każdy musi tedy stanowczo obstawać przy tem, by przedstawiono Sejmowi do akceptacji kwestje komercjalizacji kolei, o ile ona wejdzie w stadjum aktualności.

Oto zasadnicze zastrzeżenie ze strony pracowników kolejowych odnośnie komercjalizacji kolei.

Dalsze zastrzeżenia, które się tu nasuwają, to gospodarcze i kulturalno społeczne interesy kraju i jego ludności.

Kolej należy traktować w pierwszej linji jako instytucję użyteczności publicznej, nie zaś za aparat do wyduszania z ludności jaknajwiększych opłat, a tem samem i najwyższych dochodów dla Skarbu. Taryfy kolejowe bowiem, zależnie od swej wysokości, ułatwiają albo utrudniają gospodarcze i kulturalne życie kraju.

Dotychczas szło się w tym względzie po zupełnie fałszywej linji, ignorując interesy społeczeństwa a dążąc tylko do nabicia kasy państwowej z najpoważniejszemi ofiarami kraju. W ciągu 4 lat przeprowadzono znaczną podwyżkę taryfy towarowej i osobowej, usprawiedliwiając to argumentem, że taryfy na P. K. P. są znacznie niższe od zagranicznych taryf kolejowych. I tak rzecz ma się istotnie.. Lecz Polska, to kraj najuboższy w kapitały, w środki obrotowe, a w konsekwencji i społeczeństwo jest u nas daleko biedniejsze od ludności zagranicy, skutkiem czego każde, nawet mniejsze obciążenie Polski jakiemiś nowemi daninami musi odbić się bardzo ujemnie na jej biednem społeczeństwie. Stąd n. p. widzimy, iż ruch kolejowy słabnie nietylko z powodu gospodarczego kryzysu, ale również wskutek drożyzny transportów.

Z przedstawionego stanu rzeczy wynika, że politykę kolejową winno się prowadzić oględnie i przewidująco. Zwłaszcza tam, gdzie Państwo jest właścicielem kolei, cała gospodarka kolejowa powinna uwzględniać interesy kraju w stopniu conajmniej równym z interesami skarbu kolejowego, od którego znowu trudno żądać aby w imię społecznej użyteczności kolei narażał się na deficyty.

Niestety, dotąd efektywnie nic nie zrobiono, by zrealizować rozporządzenie Prezydenta Rzplitej o „komercjalizacji“. Podwyższano jedynie taryfy, starano się wycisnąć tym sposobem ze społeczeństwa jak najwięcej pieniędzy z kolejarzy zaś możliwie największą sumę taniej, choć wydajnej i twórczej pracy. Tak wzrosły też stucznie dochody z eksploatacji do setek miljonów, których wkrótce dziwnie rozeszły się, iż koleje nietylko nie zdołały zebrać żadnego zasobowego kapitału ale w dodatku Skarb kolejowy

wypróżnił się w zupełności, że kolej pozostaje dziś bez grosza!

W danych warunkach kolejnictwo nasze nie mogło niestety spełnić należycie swych gospodarczo — społecznych zadań wobec kraju, będąc atoli z drugiej strony dojną krową dla kapitalistów. Wystarczy tu wskazać na rozliczne, a daleko idące ulgi taryfowe dla baronów węglowych, cukrowych i t. p., przepłacanie napraw taboru, różne „inwestycje" i „transakcje", jak np. umowa o kupno fabryki. „Wagon" w Ostrowcu, lub kontakt z firmą Lilpop, Rau i Loewenstein!.... Wszystko to wyczerpuje finansowo kolejnictwo, nie mówiąc już o wyzyskiwaniu kolei przez inne działy państwowej administracji.

W ten sposób sprawa „uprzemysłowienia" kolei i przeistoczenia jej w jakieś należycie prosperujące, a społecznie użyteczne, samodzielne przedsiębiorstwo, nie budzi dość nadziei na rychłą realizację. Państwowa Rada Kolejowa nie powzięła znowu i na ostatniem posiedzeniu żadnej w tej kwestji konkretnej uchwały.

Więc co dalej...! on?...

Słówko o przeszeregowaniu

Ostatnia ustawa uposażeniowa dla pracowników państwowych i kolejowych pochodzi z 9 października 1923 r., a więc istnieje już lat siedm.

Artykuł 23-ci tej ustawy, danej w normalnej drodze ustawodawczej, nakładał obowiązek na Rząd w kierunku zaszeregowania do roku — od chwili wejścia w życie ustawy upos. — stanowisk pracowników kolejowych do poszczególnych grup uposażenia. Wniosek i projekt w danej sprawie powinien był — według brzmienia art. 23 ustawy — wyjść od Ministra Kolei Żelaznych na Radę Ministrów, która miała rzecz wydać w drodze rozporządzenia.

Jaki cel posiadał art. 23-ci rzeczonej ustawy?

Oto przedewszystkiem chodziło Sejmowi, by Rząd wyrównał wielkie niedociągnięcia z kwestji pierwotnego zaszeregowania, których Sejm nie mógł uniknąć, nie wdając się w rozliczne szczegóły i drobiazgi i pozostając zresztą w toku przeciągłych debat nad projektem ustawy pod przemożnym wpływem stronnictw politycznych, usiłujących narzucić Sejmowi własny kąt widzenia, a raczej działających pod dyktandem wielkich Związków zawodowych.

Poza tem art. 23-ci ustawy z 9-go października 1923 r. szedł jeszcze dalej w swym sensie intencji. Wiadomo przecież, iż na nasze kolejnictwo składały się odmienne warunki rozwoju polskich kolei pod trzema zaborami, tak, że w momencie tworzenia ustawy uposażeniowej, obecnie obowiązującej, mieliśmy w dalszym ciągu do czynienia z nieustalonemi stosunkami w organizacji i administracji.

Postanowienie tedy art. 23-go danej ustawy zmierzało do ujednolicenia aparatu kolejowego pod względem organizacyjnym, wyplenienia zeń różnorodnych „artykułów" z przed wielkiej wojny.

Ustawa uposażeniowa z roku 1923 skrzywdziła przedewszystkiem, i to w wysokim stopniu, pracowników kolejowych ze średniem wykształceniem, o czem pisaliśmy w szczegółach bardzo często na tem miejscu. Sprawa dotyczy osobliwie kolegów, st. rewidentów, w b. zaborze austrjackim i tyt. inspektorów których wszystkich wtłoczono do VII-go stopnia płac, niby do jednego kotła krzywdząc ich przez to zarówno materjalnie, jak moralnie. Stąd też Związek od samego początku nieustannie dążył do usunięcia owej krzywdy, rokroczne starania i zabiegi Z. U. P. w tej materji znane są aż nadto interesowanym i ogółowi kolegów — cóż, kiedy mimo tylokrotnych obietnic, iż nareszcie sprawiedliwości stanie się zadość, kwestja pozostaje dotąd niezałatwiona.

Pokrzywdzenie będących w mowie kolegów trwa przeto dalej, jakkolwiek w myśl art. 23-go ustawy upos. należało już dawno rzecz rozpatrzeć i wszeregować ludzi tam, gdzie słuszność zagadnienia tego wymaga. Tłumaczenie się chroniczne brakiem funduszów nie wytrzymuje krytyki, bo jeśli niegdyś usprawiedliwiał to w ten sposób p. min. Tyszka, to trudno wierzyć, aby przez szereg lat nie znalazło się zaledwie kilkanaście tysięcy złotych na pokrycie tak minimalnego wydatku.

A wszakże choćby za ostatniego Rządu kolejnictwo polskie cieszyło się tak cudowną konjunkturą i takie gromadziło nadwyżki budżetu, że przy dobrej woli można było dotychczas zapomnieć, kiedyby się sprawę załatwiło na korzyść interesentów.

Niestety nie uczyniono tego ani indywidualnie w odniesieniu do b. st. rew. i tyt. insp., ani w związku z ogólnem przeszeregowaniem, gdyż nie spieszono się zbytnio z rewizją ustawowego zaszeregowania, nakazaną przez Sejm postanowieniem art. 23-go ustawy upos. z r. 1923.

A może właśnie dlatego odwlekano z roku na rok jak najdalej realizację wspomnianego postanowienia o przeszeregowaniu, by uniknąć koniecznych a wiążących się z tem wydatków. Skoro Rząd potrafi zalegać latami z wypłatą różnicy dodatku mieszkaniowego pracownikom państwowym, co się im należy według ustawy, to czemuby nie mógł urwać im i na czem innem!?

Jak wiadomo Min. Komunikacji opracowało nareszcie po 7-miu latach świeży projekt przeszeregowania, a ściśle mówiąc: nowe zaszeregowanie które omawia się jeszcze między ministerstwami, zanim projekt znajdzie się ewentualnie na warsztacie Rady Ministrów. Projekt ten jest podobno zbliżony do elaboratu z roku 1927, z czasów p. Min. Romockiego. Wtedy to jednak ów elaborat spotkał się z jednomyślnym protestem całego kolejarstwa. Były to pamiętne „opinje" Związków na piśmie w przedmiocie wiecej projektów rozporządzeń dla kolejarzy, o które pytano pod pozorem, iż Rząd chce liczyć się ze zdaniem podwładnych pracowników. W rzeczy bowiem samej nikt tych pisemnych „opinij" z góry nie przeglądał, ponieważ czemprędzej powędrowały do kosza.

Wówczas to i Z. U. P. przedłożył własne opinje do wszystkich projektów Min. Kom., a tymczasem i do projektu rozporządzenia o przeszeregowaniu. Los tych poprawek naszego Związku jest najpewniej identyczny, co innych organizacyj, gdyż jak donosi kolejarska prasa zawodowa w nowem zaszeregowaniu zupełnie zlekceważono postulaty Związków w tym kierunku układając odnośny projekt rozp. Rady Minis. przedewszystkiem pod kątem oszczędności, a nie poprawy dla pracowników.

Projekt nowego zaszeregowania, o którym mowa, Min. Kom. przesłało już wszystkim Dyrekcjom z po-

leceniem wzięcia go za podstawę przy układaniu preliminiarza budżetowego P. K. P. na okres 1931-32, chociaż Rada Ministrów nie zatwierdziła dotychczas tego projektu i jakkolwiek nie da się z wszelką pewnością powiedzieć, czy i kiedy nowe zeszeregowanie wogóle wejdzie w życie.

Żyjemy przecież w czasie ustawicznego naprężenia i najwyższego zaognienia stosunków politycznych w kraju, zwłaszcza zaś pomiędzy Rządem i Sejmem, tak, ze nikt nie jest w stanie przewidzieć, co dzień jutrzejszy przyniesie. A wszakże od politycznej, gospodarczej i ekonomicznej konstelacji warunków w Państwie zawisła przyszłość pracowników państwowych i kolejarzy.

A już my, kolejarze, to naprawdę nie wiemy, jak stoimy, na co słusznie zwraca uwagę jedno z kolejarskich pism zawodowych. Obecne kolejnictwo w Polsce to naprawdę jakiś... hermafrodyta! Mamy bowiem w sobie „coś" z przedsiębiorstwa P. K. P., a resztę ze zwyczajnej państwowej administracji. Teraźniejszy Minister Komunikacji jest w praktyce dalej dawniejszym Ministrem Kolei Żelaznych bez dyrektora generalnego, Rady Nadzorczej i t d. wbrew treści dekretu P. Prezydenta Rzplitej o zamianie PKP. na przedsiębiorstwo.

Pomimo to atoli, rozporządzenie w sprawie pragmatyki i emerytury dla etatowych kolejarzy wyszło na podstawie dekretu p. Prezydenta o przedsiębiorstwie P. K. P. Raz zatem uważa się kolejarzy za pracowników odrębnego przedsiębiorstwa państ., kiedyindziej znowu na równi z innymi pracownikami państwowymi. Jak zajdzie potrzeba!

W roku 1923 w październiku, gdy Sejm puszczał w świat dotąd obowiązującą ustawę upos. dla pracowników państw., my kolejarze byliśmy także funkcjonarjuszami państwowymi. Od roku jednakże 1926 w którym dekret P. Prezydenta ujrzał światło dzienne jesteśmy pracownikami oddzielnego przedsiębiorstwa P. K. P., a mimo to nowe zaszeregowanie odbywa się przez ustawę, siedm lat temu wydaną.

Mamy poprostu do czynienia z ciągle płynnym stanem prawnym na kolei, co dla mas kolejarskich nie może być obojętnem, albowiem, one stale ponoszą ujemne skutki podobnej tymczasowości stosunków bez widoków na rychłe należyte skrystalizowanie się i utrwalenie dochczasowych praktyk z kolejarstwem.

Najwyższy czas zakończyć raz długotrwały okres eksperymentowania na P. K. P.

Sprawa lecznictwa na P. K. P.

Pomoc lekarska na kolei jest to z imienia naprawdę poważna instytucja i byłaby taką zarówno w rzeczywistości, gdyby nie pewne... ale. Tych właśnie najrozmaitszych zastrzeżeń nie brak naszemu kolejnictwu w dużej mierze, bo panuje tutaj dziwny duch i system, iż zawsze zaczyna się każdą rzecz sposobem istotnie małomiasteczkowym, dla oka, byle interes szedł i dopiero musi zajść jakiś cud, aby popatrzeć na szerszy horyzont i zrobić coś odrazu poprawnie i celowo. Niestety na punkcie opieki lekarskiej nie widać dotąd zmiany na lepsze, wszystko idzie po staremu.

Przedewszystkiem tedy chodzi o rzecz indywidualnie i praktycznie doniosłej wagi, o **wolny wybór lekarza**. Kwestja leczenia się zależy w wysokim stopniu od osobistego podkładu psychicznego chorego, a w szczególności, czy on ma zaufanie do osoby danego lekarza, czy nie. Z tem trzeba się koniecznie liczyć i nie zmuszać kogoś gwałtem kurować się u właściwego lekarza rejonowego, choćby to był zdolny i praktyczny lekarz. Czemu chory nie może bez ograniczenia wybrać tego lekarza, w którego zabiegi silnie wierzy, że mu przyniosą ulgę lub całkowicie wrócą zdrowie.

Pozatem jest tutaj i dalsza racja w zniesieniu podobnego ograniczenia. Lekarz rejonowy zna mianowicie dokładnie pacjentów w swym okręgu i niejednokrotnie traktuje mimowoli sprawę leczenia a nawet djagnozy ze stanowiska czy to uprzedzenia, czy też oddziaływania nań wpływów ubocznych, podczas gdy w danym wypadku pacjent uniknie tego, udając się swobodnie do lekarza, który będzie go widzieć ewentualnie po raz pierwszy.

A wreszcie przemawia za tem i okoliczność, iż nie każdy lekarz jest uniwersalnym medykiem, wzgl. djagnostą i terapeutą. W pewnem n. p. większem mieście w Polsce pracuje jako rejonowy lekarz znakomity ginekolog i temu oto człowiekowi każe się leczyć bezwzględnie wszystko w odnośnym rejonie. W jakiej skórze znajduje się z tego powodu sam dotyczący lekarz, nie wiem, wiem jednak, że pacjenci nierzadko omijają jego osobę, wlokąc swoje nieginekologiczne cierpienia do innych lekarzy celem prywatnego leczenia.

Drugą podobnie ciemną stroną pomocy lekarskiej to kwestja przypisywania lekarstw. To, co się do tej pory dzieje w tym kierunku na P. K. P. żywo przypomina praktyki z czasów austrjackich w wojsku, tak wprost bajecznie przedstawione a raczej ośmieszone w komedji „Dzielny wojak Szwejk". Rozumie się, iż lekarz kolejowy nic w tem nie winien, gdyż on musi poddać się obowiązującym go przepisom i zapisywać tylko takie lekarstwa, na jakie pozwala mu przepis. Droższej medycyny nie wolno mu przypisać, by chory przypadkiem całkowicie nie wyzdrowiał. W scenicznej przeróbce „Dzielnego wojaka Szwejka" stosuje się również jedynie rycynus i irygator.

Z tego rodzaju postępowania wynika jasno, że na kolei z góry nie można zatem właściwie mówić o skutecznem wyleczeniu chorego, chyba dzięki wyjątkowo gorliwemu oddaniu się lakarza choremu, lecz ma się najczęściej w efekcie stany t. zw. podleczenia. Trudno, i lekarz głową muru nie przebije, i jego wiedza fachowa i najbardziej sumienna praca nie zastąpią niezbędnych leków. A tymczasem kolejarz widocznie nie zasłużył sobie na to, by go porządnie leczyć. Trochę się go podleczy, z resztą trzeba się „wylizać"!...

Bo nie daj Boże zapisać skuteczne lekarstwo, a nadomiar zagraniczne!... Przy takim procederze mogłoby z czasem nastąpić wyludnienie świata pozagrobowego, gdy kolejarze i t. d. przestaliby umierać

Jaskrawym niedomogiem instytucji pomocy lekarskiej jest w dalszym ciągu odmowa ulg kąpielowych rodzinom pracowników, oraz zapomóg wszystkim tym funkcjonarjuszom, którzy potrzebują leczenia klimatycznego, a na szczęście nie cierpią na gruźlicę.

Biedne i faktycznie pożałowania godne są te rodziny kolejarskie. Gdzie się tylko da, to się im coś oberwie, albo wręcz odmówi. Wypadnie n. p. wyjechać do Krynicy mężowi i żonie lub ojcu i dziecku, to mąż wzgl. ojciec kąpią się tam za $^1/_2$ ceny, a rodzinę obowiązują pełne koszta.

I oto tak wygląda wielkoduszność filantropji kolejowej! Rodzina kolejarza akurat tyle interesuje Zarząd P. K. P., co tamtegoroczny śnieg. Wszak Zarząd kolejowy nie winien, iż kolejarz posiada rodzinę!.. Nie prawdaż?

A kwestja owych zapomóg klimatycznych! Czy wyłącznie gruźlica wymaga klimatycznego leczenia??? Pewnie, że lepiej nie mieć suchot i nie żebrać o zapomogę, ale ileż to istnieje przeróżnych chorób przy których chory powinien leczyć się głównie zmianą po wietrza, t. j. wyjechać. Nerwy, ogólne wyczerpanie, często choroby wewnętrzne, musi się leczyć przez wyjazd w góry, nad morze i t. d.

Niestety brak zawsze środków na takie wydatki gdyż nie ma ich na życie, a pomoc lekarska w podobnych okolicznościach odwraca się do nas tyłem!

Bo jest to właśnie „kolejowa" pomoc lekarska!..

(xy).

Służba rewizji biletów

Od długiego szeregu lat służba rewizji biletów pasażerskich w pociągach osobowych miała — przynajmniej w b. dzielnicy austrjackiej — wcale niesamowity charakter. Przez to zbyt ogólne określenie „niesamowity" chcemy wyrazić całą niewłaściwość pojmowania, ujęcia i wykonywania danych agend służbowych, a mianowicie:

W b. Austrji wychodzono już z góry ze założenia, że na świecie nie może nie być łajdactw, iż sposób myślenia u bardzo wielu jest poprostu z natury nastawiany na chęć obejścia pewnych prawideł, regulujących normalny porządek rzeczy. I trudno takiemu zapatrywaniu odmówić słuszności, albo nie godzić się z koniecznością tępienia zła, wynikłego z ludzkich postępków.

Chodzi tu wszakże o coś innego, a w szczególności o stronę etyczną zagadnienia, o to, by nietylko usuwać materjalne straty, wyrządzone Skarbowi Państwa, lecz umoralniająco wpływać na ludzi, aby wypadki wszelkich nadużyć przy przejazdach osób sprowadzić do minimum, jeżeli nie da się złego wytępić w zupełności.

Jak bowiem przedstawia się sprawa dotychczas w praktyce?

Otóż dzisiaj niestety dzieje się tak, iż rewizor pociągu, idąc do służby, żywi po największej części pewność, że musi wyłapać, czyto pasażera, „szwarcującego" się bez biletu, czy niesumiennego konduktora, pozostającego w porozumieniu z podróżnym, czy podróżnego, korzysta-

ROBERT KAPA — Stryj,

Z okna wagonu kolejowego

Panorama Polski współczesnej

(fragmenty turystyczno-krajoznawcze)

(ciąg dalszy)

Urok wybrzeża ciągnie poprzez urocze stacyjki, położone wśród gajów pomorskich w Rumunji, Zagurzu, Chylonji, Redzie do Pucka i dalej przez Swarzewo, Hallerowo, Wielką Wieś na Hel. Tu się można dopiero narozkoszować ojczystą falą, tu się można do syta napatrzeć niecodziennej sielance — zabawy dzieci polskich kaszubów w ciuciubabkę z morzem!

Jadąc przez wąski pas Helu widzi zdumiony podróżny może po raz pierwszy i jedyny w swem życiu po obu stronach pociągu piaszczyste brzegi morza i igrające fale morskie podchodzące w kilku miejscach prawie pod sam tor kolejowy. Widać doskonale z okien pociągu zwłaszcza po prawej stronie w kierunku jazdy na Hel długą, kremową, czyściuchną i połyskującą chwilami — przybrzeżną ławę piasków, a na jej tysiące różnokolorowych osób i figur w najswobodniejszych pozach, korzystających ze słońca powietrza i kąpieli morskich.

Pociąg przechodzi gdzieniegdzie w gęsty szpaler karłowatych drzew, przecina wydmy piasków morskich sterczące — po dwadzieściakilka metrów w górę, a przyozdobione poprzeczne krzyże sadzonek, i omija złotawe, dziwacznie, od wiatrów i huraganów morskich powyginane korony niskich rozłożystych sosen, pcha się pomiędzy domostwa Wielkiej Wsi, Chałup, Kuźnic i Jastarni tak samo jak w Izbicy, Koźlince lub Kołomyji, aż wreszcie wjeżdża spocony i spopielony do nowej swojej letniej przystani kąpieliskowej na Helu, dumny z odbytej, długiej, ale jakże urozmaiconej drogi.

TATRY.

Wraz z olbrzymią chmurą gradową przybywamy do Chabówki. Pociemniało! Na skraju lasu, na ogromnym zakręcie widać zabudowania dworcowe; biały przydłużny budynek stacyjny jednopiętrowy odbija na tle gór wielce niebezpiecznie dla naszych krajoznawczych zamiarów — sinizny nabrzmiałej chmury gradowej. Mimo wszystko po kilkunastominutowym postoju jedziemy dalej — w stronę Nowego Targu. Błysło! Raptowna ulewa czyni wszelki pogląd obserwacyjny na świat z okien naszego wagonu niemożliwym. Słyszymy grzmoty. Piękna wiosna! Pocieszamy się jednak nadzieją gdyż zapalający fajkę od zapałki mego kolegi niesłychanie sympatyczny, siwym dłu gim włosem z pod bronzowego kapelusza i strojem od reszty współjadących wyróżniający się góral, oświadczył nam jeszcze w czasie postoju pociągu w Chabówce, że „descyk ano lunie śwarny, ino co nie będzie długo loł bo chmara haj uciko za raptownie". Góral miał rację!

Po dziesięciu minutach gwałtownej ulewy zabłysło na niebie, wydarłszy się ciemnym chmurskom jasno lazurowe niebo, a po kilku minutach cały zrąb kraju, lasu, brzegów, strumieni i najcudowniejszego jaru ujrzeć mogliśmy przy silnem oświetleniu zwycięskich promieni wjeżdżając na stację w Rabie Wyżnej.

Pociąg wije się raźno na tle stoków górskich wypuszczając z siebie białe opary, które wałęsać się będą tu w tem zagłębiu leśnem czas jakiś, aż zginą w nawale

jącego z ulgi przejazdu na podstawie obcych uprawnień przejazdowych, lub bodaj to wzgl. inne uchybienie w dowodach osób, jadących koleją. Nawiasem zaś mówiąc, wypadków podobnych wszelkiego rodzaju istnieje taka moc i tyle w nich komplikacyj, iż działy rewizorów pociągów w poszczególnych D. O. K. P. są wręcz zawalone z tego powodu.

Służba rewizora pociągu posiada dlatego duże podobieństwo do polowania na zwierzynę; stąd używa on rozmaitych forteli, ażeby podejść przeciwnika, kryje się, gdzie może przed okiem pasażera o nieczystem sumieniu, przed drużyną konduktorską, albowiem wszędzie wietrzy nadużycie z tej czy tamtej strony. Rozumie się, stanowisko służbowe rewizora pociągu nie przedstawia się w nakreślonych warunkach zbyt przyjemnie, skoro on zawsze kogoś ściga, na kogoś nastaje, jakkolwiek zajęcie to na der ciężkie i wysoce odpowiedzialne.

Jak zwierzyna myśliwego, tak tropi też i unika rewizora pociągu nieuczciwy pasażer, czy lekkomyślny konduktor. I oto mamy jak na dłoni całokształt obrazu służby rewizji biletów pasażerskich. Zwyczajnie to naprawdę łowy na lekkiego czy grubszego zwierza, trwające bezustannie od dziesiątek lat, z tą chyba zmianą na gorsze, iż nadużycia stają się coraz wymyślniejsze i mnożą się w zastraszający sposób.

A zatem moralne zło nie zmniejsza się mimo grzywn pieniężnych, kar sądowych i administracyjnych, nakładanych na podróżnych i służbę kolejową. I to jest właśnie najsmutniejsza część zagadnienia, czemu dotychczas za mało powięcono uwagi i zainteresowania z ramienia Zarządu kolei państwa.

Trudno w szczupłych ramach artykułu rzecz tę dostatecznie omówić. Najważniejsza, wskazać na istotę zła i konieczność możliwie rychłej poprawy stosunków.

Mimo to jednak pragniemy choć w krótkości zauważyć, iż najbardziej celową drogą do wyplenienia nadmiaru nadużyć byłoby poza ścisłym rygorem administracyjnym, odpowiednie moralne oddziaływanie na odnośny personel pociągowy przez dorosłych do zadania instruktorów służbowych. Chodzi bowiem o podniesienie interesowanej służby kolejowej do takiego poziomu etycznej odpowiedzialności a raczej wyrobienia w niej poczucia w tym kierunku, aby tym sposobem zniweczyć niemoralny kontakt konduktora rewizyjnego z pasażerem. Wtedy podróżny, nie mając możności nawiązania porozumienia z konduktorem dla swoich oszukańczych zamierzeń, będzie musiał kupić bilet, o ile go zaś nie nabędzie, spotka się z bezwzględnem stanowiskiem uczciwej służby rewizyjnej. O to więc się rozchodzi. O uniemożliwienie nadużyć podróżującej publiczności przez przeciwstawienie jej wysoko pod względem etycznym i moralnym stojącego personelu kolejowego, spełniającego swe obowiązki bez zarzutu.

OZNAKA ZWIĄZKOWA

świadczy o przynależności do

Z. U. P.

Każdy prawdziwy urzędnik nosi ją stale t. j.

w służbie, życiu prywatnem i reprezentacyjnem

przestrzeni, jak cień istoty ludzkiej która żyła... Parowóz pracuje całą głębią żelaznych swoich płuc przecinając przestrzenie to w lewo, to w prawo i jak gąska wodzi swe poczerniałe od dymu wagony--gąsięta: pociąg pnie się coraz to wyżej i wyżej.

Wjeżdżamy w lasy o gęstem podszyciu, przedostajemy się w okolice oderwanych wzgórz gęsto porosłych młodym zagajnikiem. Jesteśmy pod stacją. Lasek w małym jarze leśnego potoku. Pociąg trzyma się uporczywie ściany osypiska leśnego stoku ubarwionego kolorowemi zaciekami strumieni i potoków górskich. Mimo cudnej pogody jaka nastała, czujemy niepokojący chłód, tak że ubrani w narzutki zbiegamy z wagonu — witać piękne Podhale u bram jego stolicy w Nowym Targu.

Wspaniała kotlina, moc światła, przestrzeni i barw! Jakżesz mizerną i nikłą wobec posiadanych skarbów przyrody jest bezpretensjonalna stacyjka Nowy Targ. Maleńka kamieniczka. Czyż nie wartoby się Pokusić o coś więcej estetycznego i więcej z duszą podhala sharmonizowanego?

Przed zakrętem, w kawałku przekopu leśnego, którym biegnie szlak kolejowy, stanęła przed nami po raz pierwszy wspaniała ciemna sylweta granitowych okazałych i wciąż przed okiem w za wzrastająca ściana niebosiężnych Tatr! — Witamy was skarby piękne — bożyszcza przyrody witamy was Tatry polskie, uśpione olbrzymy, turnieje i granie odwieczne i nieocenione! O jakżeś piękna przyrodo i wiosno! Jak bardzo wielką jesteś w majestacie gór, jak słodko koisz ciężkie sny i życia blizny! Po stokroć bądź pochwalona, Ty wielka i sławna polskich gór przyrodo! Zachwyceni tem nadzwyczajnem odkryciem zapowiadanem już częściowo od stacji Lasek, nierozłączeni z oknem wagonu, zadowoleni z życia, z pociągu i z siebie, jedziemy mijając szybko — tak jakby już staczając się z góry — stację Szaflary Wieś, Biały Dunajec na szczegóły arcybogatej przyrody miejscowej, jej orografji i roślinności mało zwracając uwagi, zahypnotyzowani kolosem olbrzymiej, w momencie, jak kres życiowej wędrówki wyrosłej przed nami niebieskiej granitowej ściany Tatr.

U stóp naszego szlaku wije się bogata otoczeniem, mizerna w ujęciu, spieniona od pokonanych z trudem górnych dróg rzeczółka, skaczemy wraz z pociągiem poprzez drogi polne i przejazdy górskie, wśrod dachów ogrodów, zabudowań domków, sadyb i harend góralskich, mijamy jedną, drugą i trzecią kapliczkę drewnianą, ze strasznie powyginanym i jeszcze boleśniej przez góralskiego artystę ukrzyżowanym Chrystusem przy drodze pod lasem, kościółek drewniany z ciekawie umocowaną podhalańską ganeczkową wieżycą, mijamy duszący nas na samo spojrzenie szary górski wapiennik w Szaflarach zajęci jeno wysoką ścianą Tatr wszędy groźnych i wszędy widocznych. Świat olbrzymieje w oczach ..

Wiosna, która znikła w Chabówce, zajaśniała znowu w całej swej krasie w Poroninie maleńkiej wioszczynie okolicy Tatrzańskiej koło Zakopanego. Słońce świeci, roześmiane, drzewa jaśnieją radośnie pobudzone do życia. Tatry ślą nam wyrazy pozdrowienia. Spoglądając na ową żywiołową radość przyrody, cisną się nam na usta słowa poety Jana Kasprowicza witającego w ten sposób wiosnę w Tatrach z progów swej „Harendy“ w Poroninie:

„O witajże nam wiosenko, Matko wesela,
O witajże nam wiosenko, Gorąca!
Ty białą roztaczasz ręką Kobierce z ziela,
Ty białą zapalasz ręką — Blask słońca!“

(c. d n.)

Niepokojący objaw

Niepokojącym objawem na P. K. P. jest bynajmniej nie zmniejszająca się redukcja dni pracy, która powoduje niedostatek w szeregach najbardziej licho uposażonych pracowników, a tem samem stanowi wysoce niebezpieczne podłoże niepożądanych następstw dla porządku i spokoju społecznego i państwowego.

Redukcja dotknęła najsilniej pracowników działu mechanicznego, eksploatacyjnego i drogowego i rozumie się przedstawia dla Związków ogólnych na kolei nader poważne zagadnienie do opanowenia. Stąd rodzi się konieczność ciągłych interwencyj w Min. Komunikacji, mających na celu wywarcie nacisku na miarodajne czynniki w kierunku ograniczenia redukcji dni roboczych w tygodniu.

Na uwagę zasługują wywody Pana Min. Kom. w odpowiedzi na przedstawienia reprezentantów Związków odnośnie redukcji dni pracy.

Pan Minister stwierdził w szczególności, że obecny zły stan na kolei, który miał zakończyć się przypuszczalnie około 15 czerwca, dotąd wyraźnie nie poprawił się, wobec czego władze kolejowe były zmuszone wprowadzić redukcję dni pracy, aby nie dopuścić do redukcji personalnej. P. minister przyrzekł jednak wydać rozporządzenie, by redukcję dni pracy ograniczono do dwóch dni w miesiącu.

Otóż jedna i ta sama nić snuje się przez całokształt doli kolejarzy. Wszystkim jest źle więc wszyscy narzekają na niedostatek, na nędzę.

A tu tymczasem — jak zauważył sam p. Minister — nie zanosi się na lepsze w naszem kolejnictwie, ruch kolejowy mocno skurczył się, dochody PKP. zmalały w niemałej mierze.

Ktokolwiek więc przyjdzie do Min. Kom. z prośbą czy żądaniem wymagającem wydatków pieniężnych, usłyszy stanowczo odmowę — i to już bez owijania gorżkiej prawdy w bawełnę.

To samo powiedziano delegacji Z. U. P. w Warszawie, tuż przed W. Zjazdem w Gdyni. Niema mowy o niczem, na co trzeba gotówki!

Dlatego nawet lipcowe awanse są tak nikłe, iż prawie żadne, bo i na to brak monety.

Cóż zatem zrobić, ażeby Zarząd kolei i Skarb Państwa miały pieniądze.

Niech się o to troszczą ci, co trzymają w ręku ster rządów w Państwie — pracownicy kolejowi mają tylko obowiązek wskazać na siłą faktu wzmagające się niezadowolenie i rozgoryczenie, nurtujące masy kolejarskie z powodu zbyt długiego i beznadziejnego przeciągania się dotychczasowych, nie do zniesienia ciężkich, stosunków codziennego życia.

O. P. G. i L.

Wielka wojna światowa dowiodła, że do zabezpieczenia granic nie wystarcza tylko liczba bagnetów. Wprowadzona bowiem nowa metoda walki chemicznej znajdzie niewątpliwie duże pole działania w przyszłych wojnach, w których uniknięcie zdaje być się niestety niemożliwe.

O ile dawniej ilość i osobiste męstwo żołnierzy, oraz strategja wodzów, decydowały o wygranej, o tyle inne warunki będą stanowić o wyniku wojny, w której broń chemiczna wejdzie w zastosowanie.

Dotychczas walczyły z sobą armje, zaś cywilna ludność nie brała udziału w działaniach wojennych, będąc wolną od bezpośrednich okrucieństw wojny. W ewentualnych wojnach w przyszłości, przy użyciu broni chemicznej cywilnej ludności przyjdzie bronić się na równi z armją przed strasznemi skutkami działania gazów i dymów bojowych.

Fakt iż przez wprowadzenie broni chemicznej znalazł się cały naród w sferze działań wojennych, musi poruszyć wszystkie sfery społeczeństwa do skoncentrowania wysiłku w tym kierunku, aby nas niczem niespodziewanem nie zaskoczono. Wszystko przecież co niewiadome i tajemnicze, jest groźne. Gdy jednak dokładnie zbadamy ową tajemniczość, wtedy niejedno przestaje być strasznem I nie wolno ani na chwilę zapominać o tem. że wytężając w danej sprawie wszelakie siły, usuwamy najpoważniejsze niebezpieczeństwo dla cywilizowanego narodu bo możność utraty niepodległości. „Si vis pacem — para bellum". Chcesz mieć pokój przygotowuj wojnę. Oto stare mądre przysłowie, którego my, Polacy, niestety dotąd nie umieliśmy zrozumieć. Zawsze bowiem byliśmy zapalonymi zwolennikami pokoju, pacyfistami w całem znaczeniu tego slowa i niemal bez zastrzeżeń.

I nawiasem mówiąc jesteśmy nimi dalej, ale już nie tak bezkrytycznie.

Prawdziwy wszakże pokój można zdobyć jedynie wówczas, kiedy się jest w przygotowaniu w każdej chwili do odparcia wroga.

Od wieków powtarza się ta sama historja, iż gdy wróg wkracza w granice państwa i coraz dalej prowadzi zwycięskie hufce, wtedy dopiero zaczynamy się organizować i gotować do odrzucenia nieprzyjaciela. Nie brak nam bohaterskich czynów, odwagi, męstwa i poświęceń, ale nie dostaje stale przewidywania na przyszłość, przygotowania do obrony granic państwa. Ile rozlewu krwi udałoby się zaoszczędzić, mienia państwowego i prywatnego uratować, jeśli byśmy każdym razem byli gotowi do odparcia ataku.

Dziś odmłodzona Polska rozpoczęła nowe życie lecz nie pozbyła się troski o bezpieczeństwo swych granic jakkolwiek środki obrony, są obecnie inne niż dawniej. Technika zrobiła ostatnio olbrzymie postępy. Niegroźne już teraz tatarskie, z łuków wypuszczane strzały, nie nastraszą nas krzyżacy, w stalowe pancerze zakuci rycerze ani Szwedzi z pod Częstochowy kolubryny. Naszemi środkami obrony, to akcja przeciwgazowo — lotnicza i rozwój własnego lotnictwa. Doświadczenia przeszłości niech nie idą na marne. Bądźmy wierni zasadzie praojców, miłujemy pokój lecz pamiętajmy zawsze i o tem, że każdy wróg długo namyśalć się będzie, zanim ośmieli się wyciągnąć grabieżną rękę, uzbrojoną w środki chemiczne, wiedząc iż jesteśmy dostatecznie przygotowani do podjęcia rzuconej rękawicy.

Zamiarem moim wskazać kolegom i ich najbliższym, co należy już obecnie zrobić, by móc w razie wojny skutecznie obronić się a przedewszystkiem nie lękać się zmory przyszłych wojen. Nie taki bowiem straszny djabeł, jak go niektórzy malują. —

C. d. n.

Polityka taryfowa

Na innem miejscu uczyniliśmy już wzmiankę pod adresem polityki taryfowej Min. Kom. wzgl. Rządu, — tutaj pragniemy zwrócić uwagę na głos prasy codziennej w tym przedmiocie.

Jak wiadomo, z dniem 1 sierpnia b r. ma wejść w życie nowa taryfa związkowa polsko-niemiecka, o stawkach około 30 proc. wyższych od obecnych.

Otóż z powyższej okazji pojawił się w „Gazecie Porannej“ we Lwowie w Nr. 9279 z 17 lipca b. r. artykuł pod wiele mówiącym potrójnym tytułem m. i.: „I kolej straci i bezrobocie wzrośnie“. Artykuł pochodzi niewątpliwie z miarodajnych sfer przemysłowych, to też tem bardziej zasługuje na zapoznanie się z nim.

Wprowadzenie w życie omawianej taryfy podwyższonej na drzewo, autor nazywa równoznacznem z odcięciem dla naszej produkcji rynku niemieckiego na którym plasowaliśmy przeszło 70 proc. całego wywozu z Polski.

Skutki tej podwyżki nie dadzą na siebie długo czekać, gdyż już dzisiaj polski przemysł drzewny leży na obu łopadkach wobec zanikłej prawie zupełnie możności wywozu mimo, że ważne są jeszcze stawki starej taryfy związkowej, oraz z uwagi, iż bezwzględna i dumpingowa konkurencja rosyjska, jakoteż rozrastający się wywóz drewna austrjackiej i czechosłowackiej prowenjencji odbierają Polsce i dezorganizują rynek niemiecki, ku któremu grawituje przeszło $^2/_3$ polskiej produkcji drzewnej.

W ten sposób sytuacja z dnia na dzień się pogarsza, czego dowodem częściowe już unieruchomienie większej ilości tartaków, zwiększające się w kraju zapasy drzewa tartego. W dalszym biegu rzeczy doprowadzi to do tego, że reszta tartaków będzie zmuszona w lwiej części zastanowić produkcję, co w konsekwencji spowoduje redukcję personelu urzędniczego i robotniczego, przez co o tyle wzrosną kadry i tak olbrzymiej masy bezrobotnych.

Wartość wywozowa przemysłu drzewnego z Polski przedstawia 25 proc pozycji dochodowej bilansu handlowego i właśnie dlatego przemysł ten powinien zasługiwać na silniejsze poparcie w sferach decydujących. Ponadto z punktu widzenia interesu Zarządu kolejowego sprawa musi zastanawiać. Zarząd kolei bowiem winienby raczej w wyczuciu sytuacji dotychczasowe stawki już nie utrzymać, lecz przecitwnie obniżyć, gdyż podwyższone stawki zredukują i tak minimalny przewóz drzewa, dla braku zaś transportów dochodowość kolejnictwa zmaleje.

Kupiecka zatem racja bytu PKP., jakoteż zdrowa kalkulacja, nakazują kolei podnieść swoją dochodowość drogą obniżenia kosztów za swe świadczenia innemi słowy: przez obniżenie stawek przewozowych.

Nie chcemy na tem miejscu wnikać w istotę dobrej rzeczy, w zagadnienie, które wymaga bardzo skrupulatnej znajomości stosunków danej dziedziny gospodarstwa krajowego. Chcemy jednakże wskazać na wysoce znamienny objaw, iż zewsząd w kraju podnoszą się coraz natarczywiej wołania na konieczność czyto reorganizacji podatków, czy taryf i szeregu dalszych danin państwowych — rozumie się w kierunku ich zmniejszenia z równoczesnem wypowiadaniem jednakże przekonania i dostarczaniem argumentów, że zwrot powyższy sprowadziłby nietylko ogólną ulgę w społeczeństwie, ale wyjdzie także na korzyść państwu.

W tej też jedynie intencji streściliśmy artykuł „Gazety Porannej“, w przeświadczeniu, iż dyktowała go myśl zarówno na dobro społeczne, jak na istotny pożytek Państwa. Mylić się mogą ludzie zawsze, choćby i na najwyższych posterunkach pracy publicznej, a wolno z drugiej strony każdemu obywatelowi szukać i ujawniać sposoby naprawy danych stosunków. Trudno również milczeć, skoro nam coś dolega, zwłaszcza przez dłuższy okres czasu.

„Praca i płaca służby średniej“

Pod powyższym tytułem „Głos Kolejowca“ w nr. 21. z 20 lipca 1930 zamieszcza artykuł o stosunkach pracy i płacy pracowników kolejowych, zaliczonych do t. zw. „służby średniej“.

Nie żywimy wcale zamiaru występować na tem miejscu z artykułem na temat takiej czy, innej segregacji personelu służbowego — chcemy tylko wyjaśnić, kto ma należeć do „służby średniej“. (Nawiasem dodamy jeszcze, że Zjednoczenie Kolejowców Polskich powstało z połączenia się niegdysiejszych dwóch oddzielnych Związków, a mianowicie: z PZK. i ZZP. w jedno zrzeszenie zawodowe).

Otóż do „służby średniej“ zalicza się tu wszystkich kolejowców od włącznie X-ej do włącznie VII-ej grupy uposażenia. objętych ogólnemi tytułami służbowemi od asystenta do starszego asesora oraz specjalnemi tytułami przywiązanemi do pewnych stanowisk, piastowanych przez pracowników powyższych grup, tak przynajmniej wyraźnie napisano w danym artykule.

Przy wymienionej segregacji służby na niższą średnią i wyższą (a konsekwentnym też podziale pracowników na niższych, średnich i wyższych) nie znajduje się zatem cenzusu naukowego, lecz bierze się pod uwagę jedynie fakt zaszeregowania. Może więc i pracownik z akademickiemi studjami być czasowo funkcjonarjuszem niższym na równi z pracownikiem o niskim poziomie naukowym, dopóki ów młody człowiek o uniwersyteckiem wykształceniu nie dostanie grupy X tej, aby stać się pracownikiem „średnim“ i t. d.

Tej oto „służbie średniej“ poświęcono ostatnio sporo ciepłych słów w „Głosie Kolejowca“, podnosząc, iż dotyczący pracownicy pełnią obowiązki t. zw. referentów i ich pomocników w poszczególnych Wydziałach i Działach, sprawują czynności kontrolne, są kierownikami rozmaitych jednostek administracyjnych, jak stacje, ekspedycje, agencje celne, odcinki, parowozownie, magazyny zasobów etc., pełnią funkcje kasjerów, taksatorów, dyspozytorów, dyżurnych, rachmistrzów i t. p.

Wedle takiego podzialu personelu, przygniatająca ilość naszych kolegów, członków ZUP. wpada właśnie do kategorji „służby średniej“, dlatego powinno ich zainteresować co inni piszą o stosunkach pracy i płacy także inteligencji kolejowej ze średniem wykształceniem.

Większość ich, — powiada autor — obowiązują dyżury nocne, zajęcia w turnusach, nieuznających dni świąt, spokojnych nocy, a wydobycie się z tych stanowisk na wyższe posterunki, rozpoczynające się od VI. gr. upos. jest bardzo trudne, wobec czego dotyczący kolejowcy kończą swą 35-letnią pracę przeważnie na jednej z danych grup, nie wychodząc poza IX-ą, przy lepszych zaś warunkach poza VII-ą grupę up.

W takich stosunkach wielu procowników średnich znajduje się wprost w skrajnym niedostetku, zwłaszcza gdy posiadają liczną rodzinę.

A tymczasem nowy projekt zaszeregowania stanowisk (o czem piszemy na innem miejscu) nie przyniósł dla wymienionych pracowników żadnej poprawy poza całkiem nielicznemi wyjątkami, gdyż w projekcie tym pozostawiono omawiane stanowiska w dotychczasowych grupach uposażenia.

Podniesienie bowiem 5 stanowisk zawiadowców stacyj I. kl. do VI. gr. up. lub dopuszczenie st. asystentów do IX. gr. up. nie stanowi jeszcze o poprawie stosunków awansowych kilkudziesięciotysięcznej armji pracowników służby średniej.

Z kolei autor skarży się na prowadzenie w obrębie tych samych grup średnich dwu list starszeństwa, jednej dla mających, drugiej dla nieposiadających studjów średnich' przez co osiągnięcie samoistnego stanowiska staje się dla tych ostatnich prawie niemożliwe. (Ale $^1/_3$ część stanowisk stacyj III kl. „ci ostatni" już dawno zgórą za garnęli dla siebie. — Przyp. Red.)

Słuszna jest dalej uwaga, że Zarząd P. K. P. stosuje rzekomo przetrzymywania pracowników w charakterze „pełniących obowiązki", byle i tym sposobem przeszkodzić w awansie, odwlec przyznanie wyższej grupy, przywiązane do danego stanowiska, osiągnąć pewne oszczędności na t. zw. „interkolarjach".

A skoro ostatecznie ten, czy ów pracownik upora się z wszelkiemi trudnościami, o jakich mowa, to niejednokrotnie wykorzystuje się go na stanowisku, nie przydzielając mieszkania służbowego, zwalając dużo czynności na jednostkę, czyniąc z zawiadowcy stacji niewolnika, dla którego nie istnieją święta ani 8-godzinny dzień pracy i t. p. To bezwzględne zaś pompowanie sił pracownika nie znajduje jednak żadnej równowagi w dochodach służbowych.

Tak oto przedstawia się całokształt warunków pracy i płacy średnich pracowników.

Należy przeto zrewidować najświeższy projekt zaszeregowania, gdyż to, co w nim obecnie dotyczy służby średniej, jest więcej niż krzywdzące i niesprawiedliwe.

MÓJ KĄCIK.

Z powodu kanikuły i długów

„Wszystko zależy od tego, jak się bierze" — rzekł mi pewien delikwent do protokułu, a miał na myśli, że zależy od tego, jak się ujmuje.

Ja ujmuję wszystko na wesoło, śladami praktycznej filozofji amerykańskiej i niech mnie teściowa ogarnie, jak niemam racji. Teraz n. p. taki rozkoszny czas, że innego dopadłaby czarna rozpacz ze szarą maścią. Mam bowiem paszport zagraniczny, bilet wolnej jazdy i przez szybę wącham podróż nad Czarne morze, albo i najbliższą styczność z bisurmańską rozwiązłością. Tymczasem ani urlopu niema, ani pieniądze z dóbr na księżycu nadeszły i pozostaje mi tylko zrujnować się na redagowanie „Czasopisma" i bezgrzeszne rozkosze we Lwowie.

Siedzę tedy 10 godzin w biurze, bywam 2 godziny na randkach (si kocham — mówiąc po lwowsku) 4 godziny w knajpie, a resztę śpię. Niech mi kto powie, że to jest gorszy tryb życia, niż „mały żygo-lić" się na Czarnem morzu.

A największą radością, jaką wpisuję na dobro rachunku pozostania we Lwowie, jest codzienne stykanie się z ludźmi podobnie wykolejonymi, którzy pozostali w tem mieście Sobieskich, Neumanów i Musiałowiczów. Taki wyrafinowany człowiek, wyszle na wieś rodzinę, a tu używa, jak szofer od taksówki. W biurze ma tak wielki nawał pracy, że aż nie może do żony robotniczym pociągiem dojechać na niedzielę. Popołudniu kawiarnia, knajpa i kawiarnia. I tak się rozpaskudzili, tak wyostrzyli języry, a rozbudzili fantazję, że z satysfakcją rozmawia się z ludźmi, znanymi przedtem z błagonadjożności, uległości, punktualności i posłuszeństwa małżeńskiego. Moja kawiarnia, gdzie przedtem był Müller, artystyczne żydy, mecenasy, jeden inżynier kolejowy i kilka zakochanych trójkątów pozamałżeńskich, stała się areną filozofów, parlamentem genjuszów i krynicą dowcipów.

Książkę musiałbym napisać o tem, co słyszę od ojców rodzin, przebywających na wolności. Rodziny na wolności, bo poza Lwowem i ojcowie na wolności, bo bez rodzin. Ograniczę się tylko do streszczenia ważniejszych rozmów w sprawach kolejowych, jako, że lwią część czytelników naszego organu Związkowego stanowią (lub co odważniejsi nie stanowią) pracownicy kolei.

Wczoraj n. p. słyszałem taką rozmowę:

— Kolej, pindziupanie, zarabia, ale wszystko, pindziupanie idzie na niepotrzebne rzeczy. (Dla orjentacji podam, „pindziupanie" oznacza skrócone „panie dziejku panie" i jest używane przez wytrawnych potentatów. *Mój dopisek*). Poco jest, pindziupanie, taki Wydział III. W czasię gdy budowniczy, pindziupanie, wyciągnie dwupiętrową kamienicę, my, pindziupanie, zdołamy zaledwie przeprowadzić, pindziupanie, remont jednego mieszkania Szyby, pindziupanie, do oszklenia jednego mieszkania szły, pindziupanie, 3 miesiące z Przemyśla do Dobrosina. Trzeba, pindziupanie, sprzedać gospodarkę drogową i płacić od remontu i utrzymania kilometra linji, a będzie taniej Gdy pindziopanie, budowało się kolej podkarpacką .. (następuje opowieść o grzechach młodości, tanim piwie i zdrowych kobietach).

— U nas w Austrji, wogóle, paniedziejaszku, lepiej było. Warszawa nigdy tego nie potrafi. Tam są fryzjerzy i kanceliści, a nie urzędnicy, paniedziejaszku. Ta na przykład teraz dają mi opracować sprawę autobusów. Mam zbadać wiele osób jedzie autobusami, przeciętne zaludnienie, ilość linij autobusowych, ilość wozów, wiele towarów, ilość luzów paniedziejaszku autobusowych, procen- krzyżowania się, zużycie benzyny, płace szoferów. Są także trudniejsze, paniedziejaszku pytania. Jakieś osiokilometry, statystyka wypadków. Trzymam akt już cały ro i załatwić nie mogę. Mam do pomocy lotną kontrolę, zestawienia graficzne, komisję międzydyrekcyjną. Ale na takie warszawskie zachcianki nie sposób odpowiedzieć.

Ta mówię dyrektorowi: Jak taką rzecz załatwić skoro dekret Franciszka Józefa w 1852 roku nie przewiduje autobusów dla kolei Karola Ludwika I, paniedzie-

Dziwne przedsiębiorstwo

Patrząc na ogólną gospodarkę P. K. P. gwałtem nasuwa się pytanie, dlaczego nazwano tą instytucję przedsiębiorstwem, skoro całe nastawienie gospodarki określeniu temu przeczy.

Istotą przedsiębiorstwa jest przynoszenie i zwiększenie dochodu, a każdy jego dział powinien dołożyć starań by zwiększyć ogólną sumę obrotu a głos decydujący powinni wówczas mieć ci, którzy na powiększenie obrotu mają wpływ decydujący. Do takich należą dyrektor z całym zastępem pracowników szukających nowych klijentów, i utrzymujących z nimi ciągłą styczność. Oni to decydują o cenie, kredycie i td. Na ich działalność niema najmniejszego wpływu żaden „Bürochez" czy „Technischer Betrüibsleiter".

Jak przedstawia się wobec powyżej okólnikowo przedstawionej organizacji przedsiębiorstwa prywatnego, gospodarka w Przedsiębiorstwie PKP.

Otóż pierwszem, co wpada w oczy, jest brak czynnika któryby skutecznie pracował jeżeli nie nad podniesieniem, to przynajmniej nad utrzymanmie dochodowości. Niemożna powiedzieć, aby nikt tem się nie interesował, przeciwnie, słyszymy o różnych naradach, ankietach, zjazdach, których wynikiem jednak jest zwykle podwyższenie stawek taryfowych i nakaz zmniejszenia wydatków. Obrazowo przedstawia się sprawa następująco: Okazuje się w jakim miesiącu, że ogólne dochody wynoszą np. 50 miljonów złotych a wydatki 53 miljony Jako ratunek znacbodzi się objęcie wydatków, zamiast pomyśleć nad tem, aby te brakujące 3 miljony zarobić. Przy takiej tendencji oczywiście górę biorą działy, których działalność jest widoczną, tylko po stronie rozchodowej budżetu, a na których czele stoją do szpiku zbiurokratyzowani inżynierowie którzy akcję oszczędnościową doprowadzają nieraz do absurdutu.

Na przykład: W pewnej stacji zamierzał wznowić energiczny kupiec nadawanie drobiu (około 8—10 wagonów miesięcznie. Urządzenia potrzebne do tego procederu znajdują się jednak w stanie nieużytecznem, tak że kupiec prosił o remont i to jaknajśpieszniejszy.

Inżynier od którego to zależało, zażądał od kupca pokrycia kosztów w kwocie 1.600 zł. oświadczając, że inaczej robót tych nie przeprowadzi. Oczywiście kupiec wyśmiał owego pana i poszedł sobie, a pan inżynier wcale tą sprawa się dalej nie interesował. Co by zrobił w takim wypadku urzędnik prawdziwego przedsiębiorstwa? Otóż ten wyrachowałby sobie, że jeden wagon przyniósłby około 400 zł. brutto, czyli przy przewozie w wagonie pry-

---

jaszku, sprawa w toku. (W dalszym ciągu rozmowy przeniesiono stolicę Państwa do Krakowa, wygrano wojnę z Niemcami, zaprowadzono katolicyzm w Bolszewji, a pewnego politycznego Paniedziejaszka obwołano królem na Wawelu.)

— Bo proszę panów, weźmy pod uwagę rachunek materjałowy. Według przepisów robi się przez 3 kalki, z przewidywaniem, ze skreślą i biorąc pod uwagę ilość i specjalność naszych magazynów. W dyrekcji referent kreśli, obciąża stację. Magazyn wydaje, jak ma. Ludzie naharują się jak osły, pakują, wysyłają, zwrot skrzyni i beczek, cholera, proszę panów, a stacja otrzymuje materjał wartości złotych 3, groszy 33 na miesiąc. Jakby tego szkiełka, miotły, czy dekstryny nie można było kupić w każdych Oślenicach, Kaczych Kupkach, czy Transytowie!!. Wydział zasobów, proszę panów, jest całkiem niepotrzebny. Bo zaraz i oferty stają się niezbędne, i komisje, i Pawłowicz we Lwowie. (ciąg dalszy dotyczy malwersacyj i szwindlów kupieckich we Lwowie, w Polsce i Zagranicy, dostaw francuskich, wojny celnej, protestów wekslowych i coby się stało, gdyby otwarto kredyt Rosji).

— A właściwie, jak pracownik VII grupy może wyżyć? otrzyma 300 złotych na pierwszego. Rachunek prosty: Mieszkanie 60, mieszczanka 40 złotych, obiady 60, śniadania 24, kolacje 50, kolacyjki 90, (każdy człowiek, przysięgam Bogu, ma prawo do szczęścia i bezżenności) krawiec 40 pranie 25, tytoń 40, kołnierzyki 6, fryzjer 12. zelówki 8 kino na dwie osoby za zniżką 24 złote, kawiarnia 35..

Co już wyliczyłem ponad 300 złote? Właśnie mówiłem na wstępie, że niema zaco wyżyć. Dopiero urzędnik V-ej rangi ma minimum egzystencji, a maksimum długów. (W tem miejscu chwilowo posmutnieli, bo rozmowa przeszła na „nasze żony i nasze dzieci" potem „nasze najżywotniejsze sprawy" awans automatyczny. Mowiono też o sile kupna 1 korony austrjackiej it.p.)

— Obrzydliwa jest gospodarka personalna i sanitarna. Wydział fachowy, rozumiem, musi jakoś ludźmi kręcić, by mieli temat na zebrania związkowe. Zresztą, kolej to ruch a każdy ruch pochłania pracę i siłę. Mamy także obowiązek wozić za opłatą towary i podróżnych, a za darmo wojskowych, państwowych, wycieczki. Ktoś musi to robić, to jest i wozić i kontrolować dochody. Wydział osobowy? Trzech ludzi dla uruchomienia takiego ewidencyjnego wydzialu wystarczy. Zaopatrzenie emerytalne oddać instytucjom prywatnym. To co płacimy, dałoby nam świetną asekurację w każdem Towarzystwie ubezpieczeń. Awanse wydział fachowy potrafi przeprowadzić, bo protekcja i tu dojść potrafi, a po reorganizacji nie sposób wyobrazić sobie utrzymania koziołków z etatowaniem, ustawicznych spisów, wykazów sadyzmu dyscyplinarnego, szarogęsienia się prawników.

Sprzedać kolej, uprzemysłowić, to wszystko pójdzie lepiej. (Tu weszły na języki rozmaite zagadnienia prawne na wypadek dopływu obcych kapitałów, pracowników rozpędzono na cztery wiatry i zrobiono z nich adwokatów oddano do sądów, i policji, wysłano na Kongresówki. Strach pisać).

— Sanitarna gospodarka? I to jest gospodarka? Albo się ma swoje kasy chorych, albo wszystkich oddać do terytorjalnych,

Lekarz powinien być obywatelem, nie urzędnikiem, pacjent chorym, a nie markierantem i Szwejkiem.

Rozmowa stała się rzeczywiście ogólną. Lekarz mógłby łatwo stwierdzić u dyskutujących gorączkę i odesłać ich do Kulparkowa. Wiadomo, genjusze kończą w domach dla obłąkanych. Ciągnę przez słomkę zamrożone słodycze i słucham uwag przez filter wesołości. Pod koniec ożywienie bliźnich poczyna uwierać. Marzę o powrocie żon, które rozmawiających wezmą z powrotem w żelazne tryby dyscypliny małżeńskiej i obowiązków. Wrócą wtedy do kawiarni ludzie zakochani, albo tacy milczący emeryci życiowi, jak ja i będziemy rozkoszować się prawdziwą muzyką, prawdziwą beznamiętnością i prawdziwem szczęściem, które oznacza wyrozumiałość.

— Panowie, chodźmy na wódkę.

Tżc.

watnym około 100 zł. na czysto, a więc, że już 16-20 wagonów zamortyzowaloby całą inwestycję. Zatelefonowałby do szefa po decyzję, szef poleciłby wykonanie roboty i sprawa byłaby z korzyścią dla obu stron w ciągu kilku dni załatwiona. W „Przedsiębiorstwie PKP" stało się jednak inaczej, bo inżyniera przy PKP. wcale nie obchodzi strona dochodu. On ma dostać kredyt, ma się mu wskazać robotę, którą za ten kredyt ma wykonać. Interesowanie się celowością i rentownością do niego nie należy.

Jak wszyscy wiemy i dotkliwie odczuwamy, gros prac biurowych idzie na opracowywanie statystyk i wykresów, które rzekomo mają dawać najlepszą podstawę do wydawania zbawiennych zarządzeń. Otóż jak te zarządzenia wyglądają? W dodatku Nr. 6 do Dziennika Urzędowego MK. ex 1930 czytamy, że ogólna praca kolei w kwietniu br. zmniejszyła się w stosunku do kwietnia 1928 o 13·4 proc. zaś w stosunku do kwietnia 1929 o 30·6 proc., a więc katastrofa Należałoby więc uczynić wszystko, aby nie ominąć żadnej sposobności zarobienia choćby kilkuset złotych.

Nic podobnego. Wiadomo że obecnie mamy sezon owoców drobiu i że kupcy czynią wszystko, aby towary te otrzymać w możliwie zdrowym stanie i jak najspieszniej na miejsce przeznaczenia. W tym celu płacą drogie o 25 proc. podwyższone stawki, osobiście lub swoimi ludźmi ładują, byle towar odszedł pociągiem osobowym. Ponieważ transporty takie są dość znaczne, bo dochodzą w niektórych stacjach do kilku ton, to przy ładowaniu zajęci są wszyscy w służbie będący pracownicy, nie wyłączając nawet zawiadowcy lub dyżurnego ruchu, byle opóźnienie pociągu było jak najmniejsze.

Na nic jednak te zabiegi, gdyż za spóźnienia pociągów osobowych pociąga się dyżurnych do odpowiedzialności i na nic się nie zdadzą żadne tlumaczenia. Przyczyną tego nie jest nic poważnego. Chodzi jedynie o to, aby statystyka wykazywała jak najmniejszą ilość spóźnień. I inne przyczyny być nie mogą, bo chodzi o pociągi na linjach bocznych, których opóźnienie nawet kilkudziesięcio minutowe, nie wpłynie ujemnie na bieg pociągów mających z innemi połączenie. Skutek takiej działalności jest, że stacje nie przyjmują przesyłek do pociągów osobowych, co znów odstrasza nadawców od kolei.

W dalszej konsekwencji chroma bardzo aprowizacja letnisk i uzdrojowisk, gdyż środki żywności przewożone pociągami towarowemi przychodzą na miejsce z opóźnieniem, w stanie nieświeżym i często uszkodzone. Rozpaczliwą jest już sprawa z drobiem. Wiadomo, że w czasie upałów drób należy przewozić jak najśpieszniej, gdyż inaczej o ile nie zginie z pragnienia, to w każdym razie przyjedzie na miejsce wychudzony i zbiedzony. Kolej nie przyjmuje przeważnie takich przesyłek do pociągów osobowych, gdyż Ruch żadną miarą nie godzi się na drobne spóźnienia, albo jeśliby to dało się uniknąć, to niema nawet komu ładować, gdyż brak ludzi.

Kierownik techniczny prawdziwego przedsiębiorstwa stwierdziłby, że 300 kg. przesyłki pośpiesznej przy przewozie na 100 km. da 156 zł. a za przewóz pociągiem osobowym 195 zł., a więc pokryje znaczną część kosztów przebiegu pociągu za cenę dajmy na to 10 min. spóźnienia. Prawda, że opłaciłoby się nawet zapłacić jeszcze 4 zł. robotnikowi za pomoc przy ładowaniu; a przecież przewozy te odbywają się przeważnie na odległości co najmniej 200 km. Wobec takiej kalkulacji nie namyślałby się ani chwilę, czy ma się zgodzić czy nie. Przeciwnie myślałby nad tem, jak klijenteli ekspedycję ułatwić.

Nie należy więc dziwić się i ubolewać, że potworzyły się przedsiębiorstwa autobusowe, które przewożą setkami kilometrów towary i przyprawiają kolej o dotkliwe straty.

Są jeszcze inne poważne przyczyny, które wpływają na tak przerażający spadek przewozów.

Wiadomo powszechnie, że wymiar podatku obrotowego kupców opiera się w dużej mierze na zapiskach kolejowych, z których urzędy skarbowe sporządzają perjodycznie wyciągi. Nic dziwnego, że kupiec chcąc ukryć swój obrót unika kolei, która każdy kilogram towaru nadanego przez niego, lub przez niego otrzymanego, skrupulatnie notuje. Ale nie na tem koniec. Każde większe miasteczko nakłada opłaty komunalne na przesyłki przywożone koleją do miasta i to w pokaźnej wysokości, a aby nic z tego nie uronić. trzyma na dworcu specjalnych kontrolorów.

Ponadto w niektórych miastach opłaca się jeszcze należność od wozów zwożących towar z dworca do miasta. Wszystkie te kontrole i opłaty zrażają w niesłychany sposób ludność do kolei, tak że ona to „przedsiębiorstwo" unika przy każdej sposobności, a cóż dopiero, gdy w dodatku przewóz innemi środkami lepiej się kalkuluje. Doszło obecnie do tego, że nawet mało wartościowe lub masowo towary przewozi się na długich odcinkach, już nie autami ale furami. W ten sposób przewozi się siano, cegłę, wapno i t. d.

Na zakończenie jeszcze jedno charakterystyczne zjawisko. Niemal na wszystkich pobocznych linjach zniesiono przy pociągach pasażerskich przedziały pierwszej klasy. Dlaczego? bo niema podróżnych jadących tą klasą. Skąd te dane? ze statystyki. I znów duże nieporozumienie. Statystyka sporządza się na podstawie ewidencji sprzedanych biletów, co absolutnie nie da ilości przejazdu wogóle, a tem mniej z podziałem na klasy. Wiadomo, że ceny biletów na poszczególne klasy są skalkulolowane w ten sposób, że cena biletu 2 kl. równa jest $1^1/_2$ zaś pierwszej $2^1/_2$ biletu klasy trzeciej. Kasjerzy aby, aby nie mnożyć niepotrzebnie relacyj, nie zamawiają wcale biletów kl. 1 zaś kl. II tylko w niektórych silniej frekwentowanych relacjach. Wskutek tego odprawiają podróżnych wyższej klasy wręczając im odpowiednią ilość biletów klasy trzeciej.

Wobec takiego stanu rzeczy statystyka osobowa, która tyle kosztuje czasu i pracy przedstawia małą wartość, gdyż żadna cyfra nie jest zgodna z rzeczywistością.

Opierając się na takiej fikcji redukuje się przedziały kl. 1 i przemianowuje się na kl. 2-gą z przeznaczeniem dla niepalących i kobiet, zmuszając w ten sposób podróżnych którzyby jechali klasą 1 do oszczędzenia opłaty za 1 bilet 3 kl.

Wbrew statystyce podróżni pierwszej klasy byli, a wagony, mimo zniesienia kl pierwszej z przedziałami kl. 1 pozostawały i ze składów wcale nie zostały wyłączone. Zniesiono tylko napisy.

Czy nie jesteśmy dziwnem przedsiębiorstwem.

Rjk.

Przedłużenie Konkursu

Termin nadsyłania prac konkursowych (ogłoszony w zesz. 7 Czasopisma z dnia 15 IV. b. r.) przedłuża się z uwagi na czas urlopowy **do końca września br.**

Korzystajcie więc Koledzy z wywczasów letnich i nadsyłajcie licznie Wasze prace na konkurs.

Zarz. Gł. Z. U. P.

Biura służby handlowej

Stosunki wśród jakich pracują nasi koledzy zajęci zwłaszcza w służbie handlowej, urągają nieraz najprymitywniejszym warunkom pomieszczenia dla ludzi inteligentnych, którzy spędzają tutaj przecież olbrzymi szmat swego życia.

O sprawie tej pisaliśmy już częściej na łamach „Czasopisma“, ale to wszystko zawsze za mało, groch rzucany o ścianę. Póki jeszcze nie jest tak źle na PKP. że nie urzęduje się dotychczas tu i ówdzie w ustępach, nie należy załamywać rąk, urągać i żywić wygórowane pretensje. Nawiasem jednak mówiąc, na porządku dziennym spotyka się najrozmaitsze biura na kolei tuż obok wychodków, iż dotyczący pracownicy bynajmniej nie mogą latami użalać się na nadmiar świeżego powietrza w lokalu służbowym przez cały ciąg pracy.

We wszystkich innych instytucjach państwowych nie jest przecież tak źle, wprost fatalnie pod tym względem jak właśnie w kolejnictwie. W prawdziwych spelunkach żółkną często przy warsztacie służby funkcjonarjusze poczty, w zatęchłych ubikacjach szkolnych ginie na gruźlicę nauczycielstwo szkół powszechnych i t. d. — ale „higjena“ warunków pracy na PKP. przechodzi częstokroć najśmielsze w tym kierunku wyobrażenie, rozumie się w ujemnem znaczeniu użytych tu określeń.

Dla przykładu weźmy rzecz taką:

W pewnej dużej stacji kolejowej I kl. stoi cierpliwie na wzgórku na dworcu towarowym, posiadającym szereg wyładowni publicznych, składów i magazynów prywatnych, gromadzących rzesze przedstawicieli handlu — sklecony z desek i belkami podparty barak. Ta wstrętna buda, brudna rudera, niegdyś podczas wielkiej wojny kuchnia posiłkowa dla żołnierzy, służy dzisiaj szumnie za biura magazynu.

I w tej to sklepionce urzęduje się. W takiej norze ludzie dorabiają się przy kolei reumatyzmów, gruźlicy chronicznych katarów, tracą wzrok i poprostu nikną w oczach, bo wszakże inaczej być nie może w tem siedlisku szczurów i wylęgarni wszelkiego robactwa.

Ale czy to kogo zbytnio rozczula, iż ten lub ów dziesięć lat wcześniej umrze, że siedzi w t. zw. ,,biurze“ niby bydlę w stajni!? Najwidoczniej nie, albowiem od szeregu lat nic si tutaj nie zmieniło, a chyba jedynie to, iż barak spróchniał już całkowicie i każdej chwil. może zwalić się na głowy zajętych w nim pracowników!

Zając ma dzisiaj swój czas ochronny, tylko nie zawsze biały murzyn kolejowy!

W innych działach służbowych na PKP. przecież panują pod tym względem znośniejsze stosunki, gdyż pobudowano tu cośkolwiek, dla służby jednak handlowe, nie robi się zgoła nic. A przecież kolej żyje z handlu bo nie byłoby ruchu, gdyby nie było z czem jeździć. Służbę handlową i pracowników w niej zajętych traktuje się istotnie po macoszemu, a nawet gorzej, co świadczy o wysokiem niezrozumieniu sprawy.

Służba handlowa, to najważniejsza dziedzina kolejnictwa, ponieważ stwarza dochody. Jest przytem naprawdę trudna, skomplikowana i wysoce odpowiedzialna, wymaga wszechstronnego wyrobienia i opanowania przez rutynowanych pracowników.

Trzeba patrzeć na tę rzecz poważnie z większem zainteresowaniem, a wówczas pracownicy, zajęci w magazynach, kasach i t. d. doczekają się może ludzkich warunków pomieszczenia w czasie urzędowania.

Radost.

DALSZE DEFICYTY

Ilustr „Kurjer Codzienny“ z dnia 26 maja b. r zamieścił następujący artykuł w sprawie kolejnictwa w Polsce. Począwszy od listopada 1929 r., tempo przewozów kolejowych zaczyna słabnąć, jako skutek załamania konjunktury gospodarczej.

Wyraźnie i trwale zniżkowa tendencja ujawnia się dopiero w pierwszych miesiącach bieżącego roku. Zniżkę w porównaniu ze stanem przewozów w tych samych miesiącach roku roku 1929 i r. 1928 uwidoczniają najlepiej następujące cyfry procentowe, dotyczące przeciętnej pracy dziennej wagonów 15-tonowych.

Przewieziono mniej:

1930

mniej	aniżeli	Styczeń	Luty	Marzec I dek.	Marzec II dek.
w r.	1929	13.5 pr.	4.2 pr.	14.6 pr.	20.9 pr.
w r.	1928	7.0 pr.	18.7 pr.	31.5 pr.	11.8 pr.

Położenie kolejnictwa niepodobna na razie ocenić ściśle w świetle wyników finansowych gospodarki kolejowej za rok bieżący.

Istnieją jednak już i teraz pewne dane do przewidywań, że dochody z ruchu osobowego w pierwszym kwartale b. r. zmniejszą się o 10 proc, zaś dochody z ruchu towarowego będą mniej więcej równe zeszłorocznym. Wyniki te, jeżeli wziąć w rachubę podwyżkę taryf, uznać należy za niekorzystne.

Konsekwencją tego stanu rzeczy będzie z natury rzeczy dalsze ograniczenie inwestycyj kolejowych, których program i tak już w budżecie na r. 1930/31 bardzo znacznie obcięto. Według bowiem tego budżetu na zapotrzebowanie ogólne w zakresie inwestycyj, niezbędnych dla należytego usprawnienia PKP. wynoszące na szereg najbliższych lat mniej więcej po 500 miljonów zł. rocznie, jest do dyspozycji zaledwie około 220 miljonów — i to oczywiście tylko wtedy, jeżeli kolej potrafi tę sumę wygospodarować.

Zachodzi jednak co do tego bardzo duża wątpliwość. Wątpliwe także czy koleje wpłacą do skarbu przewidywaną w budżecie nadwyżkę w kwocie 41 miljonów. Koleje państwowe w poprzednim roku nic nie dały do skarbu. Wiadomo, że spowodowały to mrozy, które wyrządziły poważne szkody. Ale w marcu poprzedniego roku przeciętny dzienny załadunek na PKP. wynosił 15.300 wagonów 15-tonowych, a w roku bieżącym tylko 12.100. Czy więc koleje, które w zeszłym roku ani grosza nie wpłaciły do skarbu, będą mogły w tym roku dać przewidywane dla nich 91 miljonów?

Na tem tle tembardziej należy wysunąć postulaty komercjalizacji kolei. Wypada stwierdzić, że od racjonalnego gospodarczo i administracyjnie załatwienia tej sprawy zależy uporządkowanie gospodarki kolejowej i przypływ kredytów zagranicznych do naszego kolejnictwa.

Sprawie tej nadano ostatnio bieg formalny w ten sposób, że przekazano państwowej Radzie kolejowej do zaopinjowania.

Stacja ....

WPan ....

Używanie poczty kolejowej dozwolono Reskryptem MK. nr. 378/25.

Wysyłający „Czasopismo“ winien zgiąć zeszyt trzykrotnie, końce założyć o siebie tak, by adres był dla rozdawcy widoczny.

Zawiadomienie!

Czyniąc zadość życzeniu Kolegów, zawiadamiam interesowanych, że w Krakowie przy ul. Poselskiej l. 17 I piętro, mieści się „Stowarzyszenie Samopomocy Doraźnej“. Celem stowarzyszenia jest niesienie pomocy materjalnej pozostałym po zgonie członka Towarzystwa. Stowarzyszenie liczyło z dniem 31/XII 1929 członków 2119 i opiera się na zasadzie opłaty za każdego zmarłego członka kwoty 0 50 zł, płatnej czekami dopiero po zarejestrowaniu najmniej 4 zmarłych członków. Stowarzyszenie wypłaca spadkobiercy za każdego członka zmarłego kwotę Zł 1050.

Kwota ta wzrasta co roku w miarę wzrostu członków. Według zawodów należy do Stowarzyszenia: rzemieślników 545, służby i robotników 255, urzędników 246, kupców 144, wolnych zawodów 115, niewiast 814. Majątek stowarzyszenia wynosił 31/XII 1929 18.307'27. Wpisowe dla osób do 30 lat wynosi Zł. 2, do 40 lat Zł. 5, do 50 lat Zł. 20. Należytość administracyjna rocznie Zł. 4. Jestem członkiem Stowarzyszenia od r. 1923. Zalecam Kolegom wpisywanie się na poczet członków, gdyż opłaty minimalne a korzyści znaczne.

Cześć i pozdrowienie!
Feliks Bulsiewicz,

25-lecie pracy

W bieżącym roku obchodzą 25-lecie pracy kolejowej Koledzy Konopiński Władysław, kierownik działu wojskowego i Kwiatkowski Władysław, starszy asesor Wydziału IX Gdańsk.

Szanownym Jubilatom składamy tą drogą serdeczne gratulacje i życzenia dalszej owocnej pracy tak na polu kolejnictwa, jak niemniej pracy związkowej dla dobra młodszego pokolenia. Aby zadowolenie, radość i czerstwe zdrowie towarzyszyły stale Szan. Kolegom Jubilatom

Zarząd Główny Z. U. P.
Zarząd Okręgowy Z. U. P. Gdańsk

Komunikat Zarządu Głównego.

Z prawdziwym żalem podajemy do wiadomości ogółu Kolegów, iż były Wiceprezes Zarz. Gł. Kol. Bulsiewicz, zmuszony jest — z powodu złego stanu zdrowia — wycofać się czasowo z działalności w Związku i z tego powodu złożył wszystkie w Z. U. P. piastowane godności.

Za intenzywną i nader owocną pracę Związkową, a w szczególności w Zarz. Gł., składamy Mu na tem miejscu najserdeczniejsze podziękowanie wraz z życzeniami rychłego powrotu do zdrowia, nadszarpniętego właśnie w trudzie dla dobra Związku. Żywimy jednak przekonanie, że nieoceniony Kol. Bulsiewicz nie poskąpi nam po wyzdrowieniu dalszej a zawsze tak wydatnej współpracy.

Zarząd Główny Z. U. P.

Odwołanie wycieczki

Zawiadamiamy wszystkich P. T. Kolegów, że wycieczkę do Czechosłowacji — Jugosławji — Bułgarji — Grecji — Turcji zmuszeni jesteśmy, z przyczyn od nas niezależnych — odwołać.

Zarz. Gł. Z. U. P.

Z uwagi na czas urlopowy wydajemy zeszyt niniejszy za sierpień, jako złączony.

Następny zeszyt „Czasopisma“ opuści prasę w pierwszych dniach września, wracając do normalnego wydawnictwa dwutygodniowego.

Wydawnictwo Zarządu Głównego „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych“.

PISMO REDAGUJE KOMITET.

Podkomitety redakcyjne we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie, Katowicach, Poznaniu i Gdańsku.

Redakcja i administracja: Lwów, ul. Kętrzyńskiego 32, telefon 49-89. - Konto czekowe P. K. O. Nr. 152.887.

Drukarnia Kresowa Lwów, Zimorowicza 14. Telefony 7-40, 53-79. Redaktor odpowiedzialny: **Wacław Łukaszkiewicz**